

**Masteroppgave
Arkeologi
IAKH
Universitetet i
Oslo**

Bjørnar Lundberg Bøe

Fra Bud til Kristiansund

En studie av Hustadvikas maritime
kulturlandskap

Fisketørreplads paa Ildhusø.



Våren 2009

Forord

Takk Toril!

1. INTRODUKSJON OG PROBLEMAVKLARING.....	4
2. FORSKNINGSHISTORIE.....	7
3. TEORI OG BEGREPSAVKLARINGER.	10
4. METODE.	17
5. TOPOGRAFISKE FORHOLD.	20
6. STEDSNAVN.	23
7. SKIPSVRAK.	37
8. NAVIGASJONSMERKER.....	51
9. HAVNER/ANKERPLASSER.....	67
10. HUSTADVIKA – ANALYSE OG TOLKNING	77
11. AVSLUTNING.....	93
12. LITTERATURLISTE.	96
13. APPENDIKS.	103

Figur 1: Kart undersøkelsesområdet, med lite Norgeskart	S 4
Figur 2: Oversikt over kartutsnitt	S 19
Figur 3: Stedsnavn, kartutsnitt A	S 29
Figur 4: Stedsnavn, kartutsnitt B	S 32
Figur 5: Stedsnavn, kartutsnitt C	S 34
Figur 6: Skipsvrak, kartutsnitt A	S 40
Figur 7: Skipsvrak, kartutsnitt B	S 43
Figur 8: Skipsvrak, kartutsnitt C	S 46
Figur 9: Forliset av MS Herøy. Foto Kystverket	S 49
Figur 10: Landtoninger fra Løwenørn	S 54
Figur 11: Seilmerker, kartutsnitt A	S 57
Figur 12: Seilmerker, kartutsnitt B	S 59
Figur 13; 2 varder ved brattskjerdings. Foto Bjørnar Bøe	S 61
Figur 14, Seilmerker, kartutsnitt C	S 63
Figur 15, Havner, kartutsnitt A	S 70
Figur 16, Havner, kartutsnitt B	S 72
Figur 17, Havner, kartutsnitt C	S 74
Figur 18, Seilleder	S 79
Figur 19, Fornminner ved Draget	S 87
Figur 20, Landhevingskurve for Averøy	S 88
Figur 21, Fornminner ved Eidet	S 91

1. Introduksjon og problemavklaring.

Fra barnsben av har jeg alltid vært ute på havet, fisket og oppholdt meg der ute ved havets gap på Mørekysten. Derfor har jeg utviklet et nært og spesielt forhold til området. Det er også et meget naturskjønt område, med et særpreg av fin skjærgård langs kysten og de majestetiske fjellene som rager inne på land. Likevel så er nok Hustadvika mest kjent for de utallige skip som har forlist der ute. De sterke stormene, brottsjøen og alle skjærene har gitt Hustadvika rykte for å være den farligste skipsleden langs den norske kyst. Og dette underbygger min fascinasjon og valg av emne. Skipsleia blir ofte omtalt som en "skipsstøvelmark" grunnet alle de farlige undervannsskjæra som ifølge de lokale ligger så tett at man kan gå tørrskodd over med støvler. Denne skipsleden som er en del av norgesleia har etter all sannsynlighet blitt trafikkert i lang tid og en kan anta at skipsleia ble fryktet og ansett for svært risikabel også i forhistorisk og historisk tid. Når også en av de viktigste årsakene til livet her ute er å finne på sjøen gjennom fiske og fangst, skjønner man hvor avhengig man har vært av å ferdes på havet. Enten det har vært grunnet handel eller fiske har man trolig benyttet en sjøveis måte å bevege seg på. Det er derfor nærliggende å tro at det finnes noen spor etter menneskene som har ferdes der ute før oss. Jeg vil definere disse sporene, disse maritime strukturene, og se de opp mot et kulturlandskapsperspektiv. Med gitte rammer for analyse ønsker jeg å komme frem til et helhetlig bilde av skipsleden og hvordan den har utviklet seg.



(Figur 1. Oversiktskart – Rød firkant markerer hvor Hustadvika ligger i Norge)

Det geografiske interesseområdet for oppgaven ligger mellom fiskeværet Bud og Kristiansund i Møre og Romsdal, hvor da kommunene Fræna, Eide og Averøy blir behandlet. Kyststrekningen blir ansett som en av de vanskeligere å trafikkere. Leia er så godt som åpen med noen utenforliggende skjær og holmer. Hele farvannet er preget av mange undervannsskjær, og en undervannstopografi som gjør at det lett bryter i stormfullt vær. Hustadvika er navnet på den vestlige del av strekningen, se figur 1, men brukes ofte om hele strekningen. Holmene er lave, vegetasjonsfattige, nakne og grå, mens det i baklandet er en rekke høye fjell som gjerne benyttes som landemerker (DNL4 2003:181). Med min lokale tilknytning har jeg alltid omtalt hele strekningen som Hustadvika, en betegnelse jeg også kommer til å bruke i denne oppgaven.

Kan man anvende tolkningsperspektiv vi kjenner fra den moderne forståelsen av terrestriske kulturlandskap som det Michael Jones` redegjør for i sitt arbeid fra 1993, på *maritime kulturlandskap*? Man kan svare på dette gjennom å behandle kulturlandskap og kildemateriale på en holistisk måte. Med et helhetlig utgangspunkt vil jeg prøve å identifisere utviklingen av skipsleia på Hustadvika ved å se på bruk og ferdsel ut ifra materielle og kulturelle spor langs kyststrekningen - altså paralleller mellom aktivitet på land og på havet. Jeg vil forsøke å anvende begrepet *maritimt kulturlandskap* som et sidestykke til *terrestriske kulturlandskap*, og mine valg av kilder i avhandlingen hviler slik på dette teoretiske grunnlaget.

Prosjektets interesseområde åpner for et kildemateriale innen nyere tids kulturminner, først og fremst de siste 500 år. Skipsvrak som faller inn under kulturminneloven, noe som betyr at vrakene er eldre 100 år fra dagen de ble bygd, har fungert som viktige kilder. For å få størst mulig utbytte av vrakene som i denne sammenheng vil jeg se de i lys av andre kildekategorier som faller under betegnelsen *maritimt kulturlandskap*. I tillegg vil jeg også referere til registrerte gravrøyser, som en del av en større samling navigasjonsmerker og retningsgiver, i forhold til de potensielle drageidene i området. Disse to kildekategoriene kan sies å være avhandlingens arkeologiske innfallsvinkel i en analyse med en bredde som også inkluderer andre typer kulturminner relatert til aktiviteten i leia. Av disse kan vi nevne stedsnavn og historisk kjente havner, statiske navigasjonsmerker som varder, fyr og seilmerker, og topografi.

Dette prosjektet er maritimt sett historisk betinget, men med teori, metode og et begrepsapparat fra den maritimarkeologiske fagdisiplin. Siden prosjektet tar for seg et geografisk begrenset område har jeg mulighet til å se på en kombinasjon av kilder på lokaliteten innenfor en bestemt historisk ramme. Det vil også være naturlig i visse sammenhenger å trekke paralleller enda lengre bakover i tid med tanke på tendenser som utvikler seg eller har vært konstant på stedet.

PROBLEMSTILLING.

Hva kan de maritime kulturminner fra Bud til Kristiansund fortelle oss om utviklingen av skipsleden, og hvordan har den skipsteknologiske utviklingen bidratt til utviklingen av skipsleden?

- Hva slags bruk forteller kulturlandskapet om?
- Hvilken type ferdsel kan vi spore i landskapet?

Arkeologi, og videre maritim arkeologi, er en fagdisiplin som baserer en hver konklusjon og teori på, eller rundt, aldersbestemmelse. Med denne type problemstillinger der kildematerialet kun kan gi anslagsvis datering må man være klar over hvilken nytteverdi arbeidet er tenkt å tilføre arkeologien som vitenskap. Skipsvrak, gravrøyser, seilmerker, stedsnavnene og havnene kan alle bidra med sitt. Likevel kan det virke mangelfullt uti fra arkeologiens krav. Har man noen knagger, noe man med sikkerhet kan vite, kan man se bånd og videre kontekster. Ved å sammenstille kildene og den informasjon de gir, håper jeg å kunne bidra til økt visshet om det maritime kulturlandskapet ute på Hustadvika. Videre ønsker jeg å belyse hvilke utfordringer og muligheter som ligger i området. Kan man gjenfinne gamle havner eller ferdselsveier klarer man kanskje også å legge et grunnlag som man senere kan bygge videre på ved for eksempel en makro undersøkelse av en enkelt havn.

2. Forskningshistorie.

Interessen for sunkne skip og tapte skatter tror jeg ligger latent inne i mennesket. Så lenge det har vært skip, vil det alltid være skipsvrak og derav mennesker med vilje til å utnytte det potensialet som ligger på bunnen. Tidligere, men også i dag, er det et stort problem med skatte- og troføjegere som tenker på egen vinning fremfor det samfunnsnyttige. Forskningshistorien til den maritime arkeologi er gjennomgått i flere hovedoppgaver i de senere år, blant andre Thuddenham (1999) og Carpenter (1991). For min oppgave, som omhandler skipsleia ut fra et maritimt kulturlandskapsperspektiv ser jeg det ikke som nødvendig å gjennomgå hele forskningshistorien til sub - disiplinen maritim arkeologi. Derimot vil jeg ta for meg den del av forskningen som har behandlet det maritime kulturlandskap, og da spesielt de som har berørt skipsleia. Jeg velger å begrense forskningshistorien til bare å omfatte den skandinaviske forskningen på det maritime kulturlandskap. Dette gjøres selv om det er mye interessant forskning også andre steder som omhandler det maritime kulturlandskap (for eksempel McErlean 2002).

Maritimt kulturlandskap ble innført av Christer Westerdahl i 1978 som et samlebegrep for de typer av kulturminner som burde inngå i fornminneundersøkelser langs kysten. Grunnlaget for begrepet fikk han etter tre års undersøkelser langs Norrlandskysten hvor han hadde samlet inn omfattende materialer. Han publiserer materialet sitt i *Nörrlandsleden II* fra 1987. Boken er en feltundersøkelsesrapport over store deler av Sveriges fastlandskyst, og omtales som en beskrivelse av dette landskapet. Ved samme tid viste Crumlin-Pedersen (1978) i sine undersøkelser fra Roskildefjorden hvor nyttig det kan være å se på hele topografien, både de som befant seg på havets bunn og de en kan finne over havoverflaten. Artikkelen tar for seg seilingsleden inn til Roskilde, og baserer seg på et rimelig omfattende spekter av maritime og terrestriske kilder og opererer innen et maritimt kulturlandskapsperspektiv. Ut fra dette kildegrunnlaget klarer han å komme til spennende konklusjoner på flere områder og mener at denne måten å jobbe på er noe som bør videreføres: ” En sådan systematisk marinarkæologisk registrering langs vores kyster, udført i samarbeide mellem geologer, historikere, arkæologer, stedsnavnforskere, skipsforskere, teknikere, fiskere og andre kyndige folk ville være en kærkommen saltvannsinnsprøjtning til vor vikingetids- og middelalderforskning...” (Crumlin-Pedersen 1978:76). Disse to undersøkelsene må sees som revolusjonerende innen den maritime arkeologien på denne tid, hvor de ikke bare ble de første til å se på den fortidige maritime kultur i et større spekter, men også førte til økt teoridebatt innen faggrenen.

Begrepet maritimt kulturlandskap er det Christer Westerdahl som innfører, og det beskrives i Norrlandsleden I (Westerdahl 1989) og blir presisert og utdypet i enkelte senere publikasjoner (Westerdahl 1992, 1993a, 1993b, 1996). I Norrlandsleden I gjør Westerdahl et poeng av at terrestrisk og maritim arkeologi ikke skal eksistere separat med liten eller ingen innbyrdes kommunikasjon: "Förbindelsarna mellan land- och marinarkeologi är inte bara möjliga, de är självklara och nödvändiga för båda utövarkategorierna." (Westerdahl, 1989: 18). Norrlandsleden I er i utgangspunktet en håndbok i registrering av det maritime kulturlandskapet, og tar på mange måter opp utfordringen som nevnes i "Søvejen til Roskilde" om å la maritimarkeologisk forskning ha et stort perspektiv. Verket i seg selv går ikke så voldsomt i dybden når det gjelder til definisjonsproblematikk, men fokuserer heller på å forklare hvorfor man skal studere det maritime kulturlandskap og berettiger begrepets eksistens. Westerdahls pionerarbeid har blitt vel tatt i mot i det maritime arkeologiske miljø, hvor bla. Jasinski (1993:118) belyser begrepets nytteverdi:

"...viste seg å være meget vesentlig for videre utvikling av i hvert fall en del av den maritime arkeologien fordi det viser hvor stort spekter av data arkeologer kan utnytte i sine studier av menneskelig relasjon til havet."

Som en direkte følge av Crumlin-Pedersens og Westerdahls pionerarbeid har vi i de senere år fått flere utgivelser som befatter seg med det maritime kulturlandskap. Jasinski har gjennom sine artikler fra 1993 og 1995, vært blant de drivende krefter spesielt i forbindelse med den teoretiske definisjonsdebatten som har vært i Norden innen den maritime arkeologien. Ønsket om en sterkere teoridebatt i det nordiske maritim arkeologiske miljø var berettiget, da det i lengre tid utelukkende har vært de funksjonalistiske aspekter som rådet miljøet. Jasinskis begrepsdefinisjoner er i dag rådende i fagmiljøet.

I sin hovedoppgave fra 1994 viser Nymoen (1994) hvordan man kan koble sammen handelsplasser langs kysten av midt-Norge, ved å ha et maritimarkeologisk perspektiv på vareutveksling i senmiddelalder. Nymoen har ett maritimt kulturlandskapsperspektiv i sin besvarelse, hvor han bruker undersøkelser av havner for å se etter handelsforbindelser mellom havnene. I 1996 kom verket "Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder", av Crumlin-Pedersen et al (1996). Boken, eller atlasen, må sees på som en videreføring av de tanker og ideer som ble unnfanget av Crumlin-Pedersen i 1978, og den klargjøring av definisjon, og bruk av konseptet som Westerdahl og Jasinski fremmet. Verket er

tverrvitenskapelig, hvor en regions kystsone for første gang på samme tid både geografisk og historisk undersøkes. Atlaset presenterer en sammenfatning av de resultater som arkeologi, historie, stedsnavnforskning, kystgeografi og morfologi gir av kysten fra 500 f.kr. til 1500 e.kr. Verket går detaljert inn på alle aspektene av kystbosetningen i perioden, hvor både seilruter, fiskeri og bebyggelsesmønster med mer blir omhandlet.

Frode Kvaløs hovedoppgave fra universitetet i Oslo var på sitt vis en videreføring av konseptet. Selv om Kvalø ikke uttrykt befatter seg med det maritime - kulturlandskap, faller hans ønske om å gjenkjenne en aktørs reise i landskapet inn under termen. Kvaløs uttrykte ønske var "...gjennom et sosialt fundert begrep om teknologi vil jeg, med særlig vekt på konstituering av aktører, drøfte noen aspekter jeg finner sentrale ved den sosiale dynamikken, knyttet til den maritime teknologiske prosessens art, kompleksitet og praksis" (Kvalø 2000:3). Kvalø uttrykte misnøye med å bli satt i bås som en maritimarkeolog, og hans oppgave bærer preg av dette ønske å drive vanlig bronsealdersforskning, bare i et maritimt miljø. En annen hovedoppgave fra Oslo er Linn Knudsens "det maritime kulturlandskapet mellom Lindesnes og Lista" fra 2003. Oppgaven omhandler, som tittelen insinuerer, landskapsrommet langs kysten av Vest - Agder hvor hennes vinkling blir å se på samspillet mellom elementer som binder land og vann sammen. Knudsens ønske er å se på interaksjonen i de sosiale båndene mellom de fastboende og reisende. Hennes sosiale perspektiv underbygger hun ved bruk av kilder som en finner i et maritimt kulturlandskap.

3. Teori og begrepsavklaringer.

Dette prosjektet er hovedsakelig historisk fundamentert på tradisjon og utvikling, og arbeidet med å kartlegge utviklingen av leia på Hustadvika gjøres på grunnlag av, og parallellføres med, kulturminner i området som kan relateres til aktiviteten på havet. Arbeidet er altså ikke ment som et rent teoretisk supplement til fagområdet, men det er likevel avgjørende å bygge opp et teoretisk fundament for å kunne hvile mine slutninger på godt etablerte teser. Begrepsavklaringer løper parallelt med veien mot mitt teoretiske fundament.

I en avhandling med fokus innen den maritime sfære av arkeologien må en innledningsvis avklare hva som menes med selve underdisiplinen maritimarkeologi. Dette vil jeg gjøre ved å gjennomgå det teoretiske grunnlaget til oppgaven, ved å definere hva som menes med det maritime kulturlandskap, kultur og strukturer. Først vil jeg se hva ordet *maritim* betyr og videre på den betydningen ordet har blitt tillagt gjennom en lengre periode med definisjonsforsøk.

MARITIM ARKEOLOGI.

Etymologisk kommer ordet maritim fra det latinske ordet *maritimus* som betyr *hører til havet; som ligger, bor ved eller foregår på sjøen*.

Vedrørende definisjonen av maritim arkeologi har man gått igjennom mange variasjoner fra da Keith Muckelroy ga ut boka *Maritime Archaeology* i 1978 hvor han mente at definisjonen av maritim arkeologi var "*the scientific study of the material remains of man and his activities on the sea.*" (Muckelroy 1978: 3) Videre ekspliserer Muckelroy definisjonen hvor han argumenterer for at maritimt relaterte strukturer på land ikke hører under faget maritim arkeologi. Sean McGrail var den neste som forsøkte seg på å definere fagets omfang. McGrail befattet seg med det faktum at den havrelaterte delen av arkeologien gikk under forskjellige betegnelser: *Nautical archaeology*, *naval archaeology*, *archaeology under water*, *marine archaeology*, *archaeology of the boat*, *archaeology of water transport* og *maritime archaeology* (McGrail 1982: 11). Begrepet "*maritime archaeology*" ble for ham det begrepet som favnet fagets omfang best, og han mener at definisjonen på maritim arkeologi er:

"...linked to Man's use of all types of waterways (lakes, rivers, seas) with its focus on the vehicles of that use, the rafts, boats and ships: how they were built, from the selection of the raw material to launching; and how they were used. Thus we seek answers to such questions

as: how, when, where, why and by whom was this raft/boat/ship built and used? The study of boat usage extends the domain of our subject way outside the confines of Boat Archaeology (sensu strictu) to the distinctive range of maritime and inland waterway activities.” (McGrail 1982: 12)

Definisjonen er en klar utvidelse i forhold til Muckelroys definisjon. Likevel så kan man se at den har sine mangler, og ikke faller innenfor det som etymologisk er rammen til faget maritim arkeologi. McGrails kritikk av Muckelroy går utpå at man ikke kan begrense fagfeltet til bare å omfatte en type funnsted, under vann. Derimot poengterer McGrail at man måtte kunne inkludere funn fra alle typer funnsteder. Kritikken av McGrails definisjon igjen, baserer seg på hans uttrykte ønske om fokus på farkostene som ble brukt av menneskene. Følgelig får man en fokus som er tilnærmende lik den nautiske arkeologien. McGrail`s artikkel er også godt plantet med begge beina i den prosessuelle arkeologien, hvor fokuset er ensidig på de funksjonalistiske sidene av fortiden.

Flere forsøk på definisjoner, hvor det ønskelige var en mer holistisk vinkling av den maritime arkeologien, ble gjennomført på slutten av 80 - tallet og på 90 - tallet. I 1989 gav Christer Westerdahl ut boka *Norrlandsleden I* hvor han tar for seg begrepet *maritimt kulturlandskap*. Begrepet representerte en helhetlig måte å studere den maritime kultur på, en utvidelse av den maritime arkeologien McGrail hadde definert. Endring av fokus var nødvendig, og man beveget seg vekk fra skipet og inn i en mer holistisk karakter. 1993 kommer Marek Jasinski med sin definisjon av den maritime arkeologien, hvor han definerer sub-disiplinens rolle innen arkeologien:

”Maritim arkeologi som arkeologisk sub - disiplin omfatter hele det marinarkeologiske forskningsfelt, andre sfærer av fortidens materielle kultur relatert til havet og, i tillegg, de kognitive aspekter av menneskelig tilknytning til havet.” (Jasinski 1993: 135)

I en senere utgivelse fra 1995 utdyper Jasinski definisjonen av den maritime arkeologien: ”Maritim arkeologi har som sitt forskningsområde alle aspekter av menneskelig relasjon/forhold til havet.” (Jasinski 1995a: 113)

På denne måten kommer den maritime arkeologien nærmere den terrestriske arkeologien og blir en mer naturlig del av den arkeologiske helhet. Man fjernet seg også fra den

funksjonalistiske doktrinen som rådet innen fagfeltet som McGrail hadde frontet. Jasinskis definisjoner bringer faggrenen nærmere den øvrige arkeologien, og man tar fatt i de post-prosessuelle strømningene som råder der. Med en slik definisjon på fagfeltet kan man ikke komme fra samspillet som eksisterer mellom de terrestriske og marine kildene, hvor relasjonene mellom kildene kan være nøkkelen til en dypere forståelse av fortidens maritime kultur. De terrestriske kildene blir en like stor nødvendighet som de marine innen faget, da et skip ikke kan sies å eksistere kun for seg selv.

MARITIM KULTUR

Den arkeologiske forbindelsen mellom kulturminner i sjø og på land er det jeg refererer til som maritimt kulturlandskap. Denne definisjonen vil jeg komme tilbake til i neste underkapittel. Det kan virke som den maritime arkeologi bygger på den maritime *kulturen* som befinner seg i samfunnene. Den maritime tilknytning er kulturelt betinget og kan sees som en kulturell faktor i tolkningssammenhenger.

”If you do not possess a population attuned to maritime preoccupations, even if a current population is residing at the sea shore, there is no maritime culture” (Westerdahl 1996b:1).

Westerdahl sier egentlig at det ikke er mulig å identifisere maritime kulturlandskap uten å ta den maritime kultur inn i tolkningen. Maritim kultur kan best beskrives ved å trekke paralleller til befolkningen langs kysten, og disse menneskenes bruk og forhold til havet. Livsførselen her *er* den maritime kultur. Skipsbygging, fiske og sjøfart er vanlige maritime næringer som er avhengig av lang erfaring og spesialisering for å kunne optimaliseres. En kan da snakke om en kultur som bygger på årelange erfaringer ved bruk og tilpasning til havet. En annen del av kystbefolkningen representeres av folk bor ved kysten men som utelukkende befatter seg med agrare sysler. Disse menneskene står ved havets kant og ser utelukkende innover mot land (Westerdahl 2003). Å være bosatt ved havet forutsetter at man forholder seg til dets premisser uavhengig av hvilken type næring man bedriver. Heltids sysselsetting på havet er ikke nødvendig. Her kan man for eksempel nevne fiskerbonden som er på sesongfiske. Likevel forholder de seg til havet på en maritim måte. De ser på havet som en ekstra ressurs og/eller som en transportvei. Havet som en ferdselsåre er også en avgjørende distributør av maritim kulturarv ved at mannskap og båter tar med seg innpulser og sin egen kultur til de steder de besøker. Fortidens maritime kulturytringer innen eksempelvis kunnskap

om navigasjon og båtbyggertradisjon, var høyst levende på samtidens båter og langs kystens havner, og må kunne sies å være en betydelig del av menneskenes kulturhistorie.

Westerdahl oppsummerer sammenhengen mellom maritim kultur og arkeologi og valg av kilder, i sitt arbeid om maritime kulturlandskap fra 1996, gjennom totaloppfatningen av den maritime kultur og de relasjoner den har til andre næringer. Derfor er terminologien maritimt kulturlandskap et bærende element i ett helhetsperspektiv. (Westerdahl 1996b)

DET MARITIME KULTURLANDSKAP.

Med den helhetlige forståelsen av maritim arkeologi frisk i minne kan man begynne å se på hvordan det maritime kulturlandskap kan defineres og avgrenses. Kort sagt kan det maritime kulturlandskap sies å være spor etter den maritime kultur. Da Ole Crumlin-Pedersen i 1978 utgir sin artikkel "Søvejen til Roskilde" formulerer han formålet med prosjektet til "... at vi igennem studiet af det dynamiske samspil mellem *besejling, befæstelse og bebyggelse* har en meget værdifuld og alt for sjældent udnyttet nøgle til forståelsen af det gamle kulturlandskap, der omgiver os." (Crumlin-Pedersen 1978: 4). Altså er den maritime kulturen et verktøy for å kunne tolke kulturlandskapet. Artikkelen befatter seg med seilingsleden inn til Roskilde og baserer seg på et vidt spekter av kildemateriell. Crumlin-Pedersen viser her hvor nyttig det kan være å se på hele topografien langs Roskilde fjorden, både de kulturminner som en finner over havoverflaten og de som befinner seg på havets bunn. (Crumlin-Pedersen 1978)

Selve begrepet maritimt kulturlandskap ble innført av Christer Westerdahl i 1978 som et samlebegrep for de typer av kulturminner som burde inngå i fornminneundersøkelser langs kysten. Grunnlaget for begrepet fikk han etter tre års undersøkelser langs Norrlandskysten hvor han hadde samlet inn omfattende materialer. Det beskrives i Norrlandsleden I:

"It comprises the whole network of sailing routes, old as well as new, with ports along the coast and its related constructions and remains of human activity, under water as well as above water". (Westerdahl 1989:313)

Begrepet blir utdypet og presisert ved senere publikasjoner (Westerdahl 1992, 1993 1996)

”The maritime cultural landscape signifies human utilization (economy) of maritime space by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant subcultures, such as pilotage, lighthouse and seamark maintenance.” (Westerdahl, 1992:5).

Kulturlandskapsstudier innen den maritime arkeologien gir uttrykk for fagets tverrfaglige karakter hvor det kreves at man henter inspirasjon fra andre fag: ”Den del av maritim arkeologi som ”befattar sig särskilt med det maritima kulturlandskapet bör ha särskilt nära anknytning till kulturgeografin. I grunden handlar det ju om *människans utnyttjande av rummet, både på land och i vatten.*” (Westerdahl 1989: 18) Slik kan ikke studiet av det maritime kulturlandskap holdes innen den ramme som den maritime arkeologien setter. Selv om utgangspunktet bør ligge her, bør en også søke til forskningen i andre fag der dette faller seg naturlig. Med denne forståelsen av maritim kultur og kulturlandskap og forbindelsen her, mener jeg å ha et forsvarlig grunnlag for å trekke inn elementer fra historie, geografi og typologi for å understreke veien til mine slutninger.

Selv om bredden i begrepet *maritimt kulturlandskapet* gjør det anvendelig i tolkningssammenhenger, kan også denne bredden synes problematisk. Det er avgjørende å kunne avgrense kulturlandskapet på en meningsfull måte, og landskapsforståelse må avklares og håndteres, da det er både et kognitivt og relativt begrep (Westerdahl 1993:95).

Slik skulle man anta at å inkludere det maritime kulturlandskapet som en veiende del i en analyse kun er egnet i historiske tolkninger, eksempelvis kartleggingsprosesser av utviklingstendenser, og ikke i jakten på direkte målbare konklusjoner som aldersbestemmelse.

GENERELL TEORI ANGÅENDE KULTURLANDSKAP.

For å få en bedre oversikt over begrepet maritimt kulturlandskap kan det være nyttig å se litt nærmere på den terrestriske arkeologiens og kulturgeografiens forsøk på å definere begrepet *kulturlandskap*. Begrepet har en lang historie, og ble tatt i bruk allerede ved slutten av 1800-tallet, og ble da oppfattet som det som mennesket omdannet det opprinnelige naturlandskap til (Jones 1989). Etter den gang har det rådet mange forskjellige oppfatninger av det. Selve ordet *kultur* er jo som kjent et av de vanskeligst definerbare uttrykkene i humanistisk forskning. I kulturlandskapsforskningen har det i flere sammenhenger vært knyttet opp til ordets opprinnelse, det latinske verbet *colere* som betyr å dyrke. Flere kulturlandskapsstudier har dyrkningslandskapet som sitt utgangspunkt (se Asheim 1978). Et slikt syn på kulturlandskap

vil være svært problematisk når man har et maritimt perspektiv, og man blir tvunget til en annen tilnærming til begrepet.

Den sosialantropologiske tilnærmingen er et mer egnet utgangspunkt til begrepet kultur, nemlig at kultur er *summen av normer og verdier i et samfunn*. Kulturlandskap blir da alle spor, (synlige og usynlige) av menneskelig virksomhet i et landskap: "Landskapet bærer i seg, gjennom kulturen, menneskets historie og dermed også deres normer og verdier." (Brendalsmo 1997: 35). Denne forståelsen av landskapet er nyttig i forbindelse med den helhetlige definisjonen av maritim arkeologi.

En tredje måte å tilnærme seg kulturlandskapsbegrepet på er den kvalitative, et syn som flytter fokuset vekk fra de funksjonalistiske sidene som den første definisjonen fordret. Fokuset vendes på de aspekter av landskapet som ikke i utgangspunktet kan ansees som rasjonelt. Gansum et al. (1997) tar tak i denne problemstillingen, hvor de henter inspirasjon fra landskapsarkitekturen og tilpasser dets begrepsapparat for å gjøre det egnet til en arkeologisk analyse. Utgangspunktet for å kunne ha et slikt syn på landskapet er at "...landskapet som er bebodd av mennesker har både en visuell struktur, en kulturell struktur, og til sist en arkeologisk struktur. På grunnlag av den visuelle strukturen og den arkeologiske strukturen kan den kulturelle strukturen forsøkes rekonstruert." (Gansum et al. 1997:10)

Begrepets omfang har bevisstgjort definisjonsproblematikken, og det har vært mange flere forsøk på avklaring. Ordet landskap har tre opprinnelser i det norske språket. Kan relateres som historisk-administrativ enhet, som et områdes utseende eller i forbindelse med vitenskapelig forskning. I den siste og mest aktuelle for vårt ståsted defineres den som en romenhet med en bestemt karakter. (Jones 1989)

"Den mest utbredte oppfatningen i dag er at det er summen av våre synlige omgivelser, både naturgitte og menneskeskapte, fortrinnsvis under åpen himmel" (Jones 1989:4)

Denne tilnærmingen til landskapet kan være nyttig for oss selv om vi må presisere begrepet noe mer da vi gjerne vil ha med alle rester av fortidens kultur i landskapet. Kulturlandskapet blir den delen av landskapet som omhandler kultur. Med kultur her forstås det som menneskets virksomhet i vid forstand, hvor kulturlandskapet er et uttrykk for alle spor etter menneskers virke (Jones 1989). Kulturlandskapet blir da det menneskepåvirkede eller

menneskeformede landskapet. Her er det viktig å inkludere de ikke- materielle, de kognitive eller kvalitative aspektene ved landskapet. Det kvalitative landskapet omhandler de forhold som det ikke finnes direkte materielle spor etter. En må fokusere på andre aspekter enn de funksjonelle. Mange kulturminner er pluralistiske og innehar flere meninger eller betydninger, og når vi snakker om det maritime kulturlandskap omhandler vi også denne mentale delen av landskapet. Westerdahl har fremmet en inndeling av landskapet som kan være nyttig i denne sammenheng. Landskap er et like sammensatt begrep som hva kultur er.

4. Metode.

Metoden som anvendes i avhandling kan sies å hvile på elementer som springer ut i fra valgt teoriverktøy – i korte trekk referert til som bredden i kildematerialet og forbindelsen mellom maritime spor på land og i havet. Ulike empiriske kilder legges fram og drøftes i lys av hverandre i en komparativ analyse, innen problemstillingens interesseområde. Utgangspunktet for analysen er da et variert materiale med bidrag fra, og kombinasjon av, historiske, arkeologiske, lokale og topografiske kilder. Av historiske kilder kan man nevne litteratur, kart, stedsnavn og lokalkunnskap. Av arkeologiske kilder kan man nevne gravrøyser, skipsvrak og til dels havner, den marine kulturminnedatabasen til NTNU vitenskapsmuseet og andre rapporter som omhandler strekningen, blant annet fra ilandføringsalternativene til olje og gass (Johansen mf.1988). Lokale kilder innebærer både muntlig og litterært materiale, og overlapper kildekategorien *historisk kilder*. Avhandlingen ser som nevnt også på topografiske element som sier noe om muligheter for endring og utvikling av leden. Dette i forbindelse med landhevingskurver. Endringer og resultat av analyse settes inn i kart for å vise sammenhenger. All kildemateriell som favnes i analysen er relatert til maritim kultur og sjøveis ferdsel over en bestemt tidsperiode på Hustadvika.

Da oppgaven i stor grad ligger i skjæringen mellom arkeologi og historie kommer grensene angående alder til å være flytende, dette gjelder spesielt sjømerker etc. Metodisk vil jeg vektlegge at de historiske kildene i flere sammenhenger er meningsladet og gjenspeiler deres funksjon og praksis. Dette nevnes i sammenheng med at jeg har diskutert kildetilfanget mitt med lokale kjentmenn. Sigbjørn Utheim og Odd- Inge Gjetøy med flere har vært til uvurderlig hjelp.

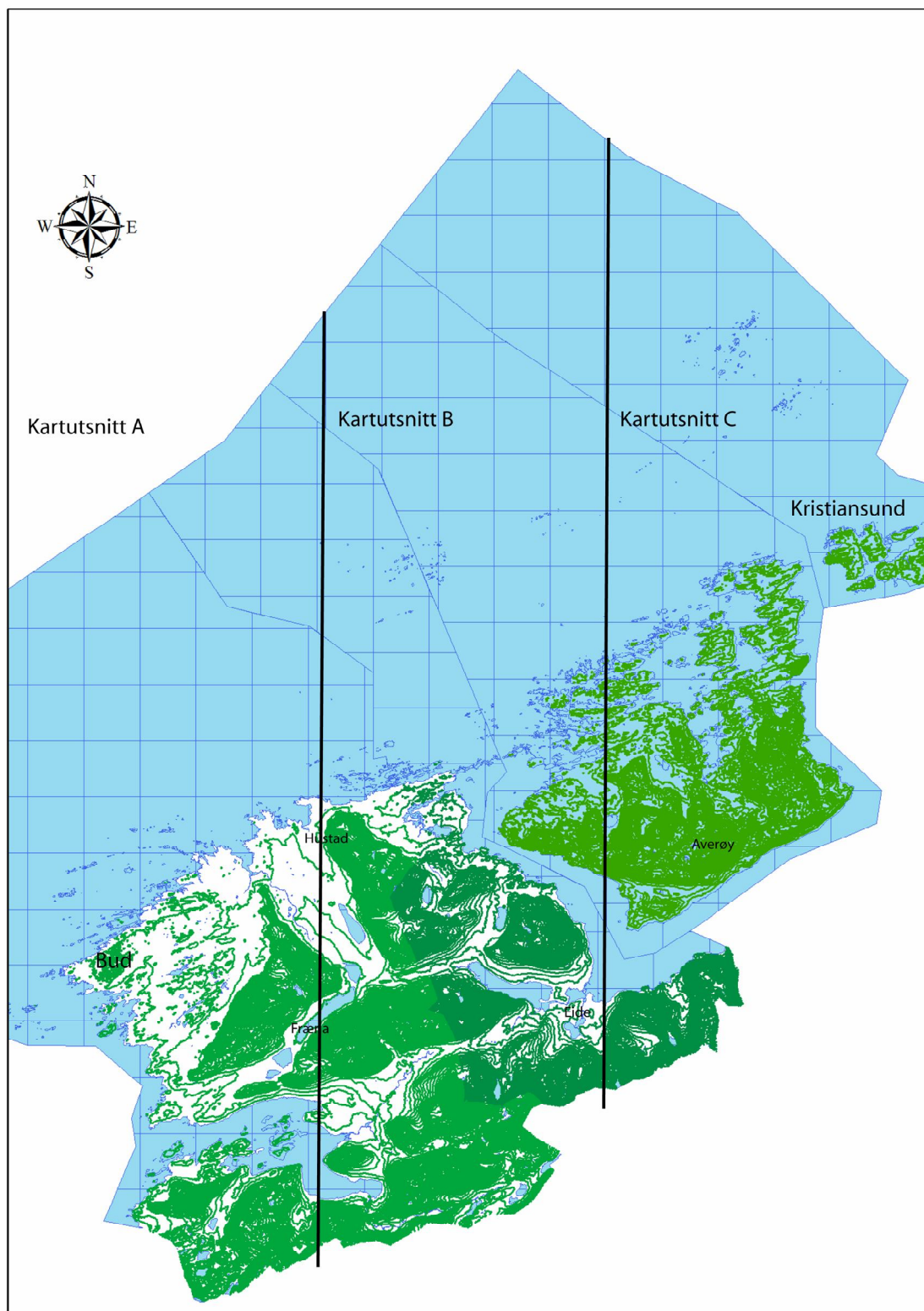
McGrail bruker en nautisk metode som metodikk i sin studie av kryssinger av den engelske kanal. Nautisk betyr her at han gjør det å bevege seg i et fartøy i det aktuelle fysiske miljøet, til et analytisk verktøy. På bakgrunn av kildebelagte og hypotetiske, tekniske handlingsmønstre evaluerer han alternative ruter indikert av historisk og arkeologisk materiale (McGrail 1997: 265-288) Denne metoden ser jeg nyttig og vil komme til å benytte meg av en liknende modell, en fiktiv/hypotetisk seilas fra Bud til Kristiansund.

Et verktøy i denne sammenhengen vil være å bruke GIS, Access og ArcGis for å se på den romlige spredningen av lokaliteter, strukturer i landskapet, og endringen gjennom tid. Lokalitetenes beliggenhet vil vises på spredningskart ved hjelp av ArcGis.

Som metode har jeg også vært ute i felten selv for å sjekke ut sannsynligheten for mange av påstandene. Spesifikt har jeg undersøkt flere stedsnavn, målt det høyeste punkt med GPS og foretatt befarings for å underbygge mine tolkninger blant annet angående potensielt drageid og ved mulige havner. Jeg har også selv ferdet med båt langs ledia for å se sammenhengene mellom varder, havner og de skipsvrakene som er i området. Ved befaringen tok jeg bilder av varder, fortøyningsbolter og av skipsleden. I tillegg har jeg dykket ned for å undersøke utvalgte vrak og for å merke meg topografien. Totalt har dette gitt meg et bedre og bredere blikk over kilder som jeg benytter meg av og hjelper meg i tolkningen av disse.

Hver kilde kommer til å få sitt eget kapittel der jeg både ser på den spesifikke kilden i seg selv, og videre i konteksten den finnes i både geografisk og tematisk. Tolkninger kommer til å bli gjort underveis, men selve analysen kommer først i kapittel 10.

Da området er såpass stort har jeg valgt å dele de fleste av kartene mine i 3 deler, kartutsnitt A, B og C. Kartene vil overlappe litt i hvert hjørne slik at en kan følge kartene selv om de ikke ligger like ved hverandre. Under viser jeg hvordan jeg har delt opp kartene. Kartet som viser skipsleia er derimot ikke valgt oppdelt.



(Figur 2 – Oversikt over kartutsnitt)

5. Topografiske forhold.

Topografi er den første av kildekategoriene som jeg kommer til å gå igjennom for å få et bedre bilde av den fortidige ferdsel langs Hustadvika. Topografiske forhold er de forhold som er avgjørende for hvor en kan seile og ferdes og må sees som en meget nyttig kildetype ved studier av det maritime kulturlandskapet. Det er en faktor i menneskenes omgivelser som er bestemmende både for muligheter og begrensninger. I tillegg finner jeg det formålstjenelig å nevne topografien fordi den knytter sammen land og hav. Bruken av topografi som landkjenning er vanskelig å kunne fastslå, dog har de trolig blitt benyttet gjennom all tid. Gjennom gamle sjøkart får jeg en viss formening om bruken, og vi har mange kjente landemerker som trolig har vært i bruk i lang tid. Ved den første sjøkartleggingen av områdene fra Trondheim til Bergen er navnet på en av strekningene Stemshesten, som er et kjent landemerke ved Hustadvika (Løvenørn 1975). Topografiske undervannsforhold gjør sitt til at området også er farlig grunnet spesielt vanskelige bølgeforhold. Senere tids undersøkelser har vist at bølger under uheldige omstendigheter kan forårsake forlis eller store skader på skip. I den norske los beskrives området som et av de mest farefulle og omtalte farvann langs norskekysten (DNL4 1997: 34).

Dette kapittelet vil jeg gjerne bruke til å beskrive topografien av havstykket som avhandlingen behandler. Dette skal senere i analysen være til hjelp ved tolking.

HUSTADVIKA.

”Undersøkelser har vist at bølger under uheldige omstendigheter kan være årsak til kantringsulykker og andre større skader på skip” (DNL 1992:34)

Det har vært foretatt en undersøkelse som har gått ut på å analysere hvilke forhold som kan bidra til å skape ekstreme eller farlige bølger, noe som har ført til at man vet årsakene til og hvilke steder en kan forvente å oppleve slike områder. Ikke overraskende og i samsvar med de beretninger man har om området, har undersøkelsen avdekket at Hustadvika er et av de områdene langs kysten som er et slikt farlig havstykke. Hustadvika er et av de mest omtalte og farefulle områdene langs norskekysten, hvor farvannet nesten er ubeskyttet mot havet, ispedd en del holmer og skjær. Havet hersker der ute med dybder fra 40 til 100 meter, mens inne ved land synes de høye vegger. Samspillet mellom havet og det innenfor - liggende landskapet skaper et riktig inntrykk av et værhardt område. Berggrunnen består vesentlig av eldre gneiser som tilhører den kaledonske fjellkjeden. Landskapsarkitekter omtaler området

som et storskalalandskap, da en overalt ser veldig vidt. Noe som godt kan sees hvis en befinner seg ute på havet hvor rekken av fjell danner en bevegelseslinje, hvor det største er fjelldraget Stemshesten – Sjurvarden (Domaas & Kristoffersen 1995: 14, DNL 1992: 35)

Bølger fra sørvest og nordvest blir avbøyd over Buagrunnen og det vil oppstå refraksjonssenter på lesiden. Likedan kan bølger fra nord, grunnet Griptarene (like nordvest for Kristiansund) skape et refraksjonssenter på nordlige Hustadvika. Når bølgene møter strømmen skaper det også farlige områder, noe som er synlig i sydlige del av Hustadvika mellom Kolbeinsflu og Bjørnsund. Ifølge DNL (1992) er det også blitt rapportert om styrtbrenninger langs hele området.

STRØM OG TIDEVANN.

Den nordatlantiske havstrømmen (Golfstrømmen) kommer inn mot kysten her og påvirker klimaet og landskapet. Noe som selvsagt gir en relativ høy minimumstemperatur og en høy produksjon, noe som blant annet vises i at Orskjæra (utenfor Averøy) har Norges tettete bestand av steinkobbe (Domaas & Kristoffersen 1995:1). Dette gir en indikasjon på de rike fiskefeltene som finnes i området, fiskefelter vi også finner omtalt i eldre historiske verker.

Hovedstrømmen går nordover langs kysten og omtales som kyststrømmen da den har sitt opphav helt ved Østersjøen. I henhold til den norske los ville ”kyststrømmen renne som en rolig ”elv” langs kysten”(DNL4 1992: 31) hadde det ikke vært for ytre påvirkninger som tidevann, vind og kontakten med tilstøtende vannmasser. Dette kan skape svært variable strømforhold. I tillegg har strømmene en tendens til å følge bunnforholdene, og den brede kontinentalplaten med de mange banker øver stor innflytelse på strømforholdene. Trolig dannes det store virvler hvor strømmenes retning følger urviseren. Sesongmessige variasjoner er det, noe som trolig har sammenheng med de fremherskende vindretninger. Vinden vil på det åpne hav sette en strøm i overflaten på 2 – 4 % av vindhastigheten og en retning som ligger mellom 10° og 40° til høyre for vindretningen. Dette medfører at en dominerende sørlig vindretning om vinteren fører til at kyststrømmen for det meste går på innsiden av bankene, mens mye nordlig vind om sommeren fører til at kystvannet brer seg lengre utover sokkelen. Den gjengse oppfatning er at kyststrømmen deles i to på strekningen, hvor den ene går langs eggekanten mens den andre går på innsiden av bankene.

Tidevannet setter opp periodiske strømmer i kystvannet, men er ikke særlig sterke og neppe over 0,5 knop (ca 25 cm/s). Dog kan forskjellige dybdeforhold nære land føre til større hastigheter. Tidevannsstrømmen nær land går parallelt med kysten, og er sterkest mot nord ved flo sjø, og sterkest mot sør ved fjære sjø. Sammenfaller tidevannstrømmen med andre strømmer vil de oppleves som en økning av disse.

Påvirkningene gjør at kyststrømmen langs området kan variere mye fra sted til sted og ut fra vær-situasjonen. Det er derfor ikke uvanlig med store avvik fra de midlere forhold. Strømhastigheten er vanskelig å slå fast, men den rådende oppfatning er at hastigheten nordover sjelden kommer over 1 knop (50 cm/s). Likevel så kan den ved kortere tidsrom og spesielle steder oppstå langt høyere hastigheter.

Lengre inn mot landet, blant skjær og fjorder, er derimot strømforholdene stort sett bestemt av vind, tidevann og ferskvannstilførsel. Dette gjør at strømforholdene varierer mye ut ifra hvorvidt styrkeforholdene de imellom forandres. Likevel kan man antyde typiske trekk ved strømningsmønsteret spesielt ved trange sund og fjorder. Samtidig må en også ta i betraktning at topografien kan medvirke til kompliserte og kaotiske strømningsmønstre, hvor selv små bukter og nes kan skape bakevjer og virvler (DNL 1992: 31). Bortsett fra store havstrømmer er det tidevann, ferskvannstilførselen og vinden som er årsak til at vannstrømmer oppstår. Tidevannet følger vanligvis flo og fjære og sammen med ferskvannstilførselen kan skape sterke strømmer. Tidevannet merkes mest i fjorder hvor de avgjør om strømmen går ut eller inn en fjord. Vind er derimot en faktor som gjør seg sterk delaktig i sterke strømmer langs ytterkysten. Vedvarende sterk vind skaper gjerne sterke overflatestrømmer og vil ha tilnærmet lik retning. (DNL. 1992: 33). Det er derfor ikke så merkelig at det har skjedd utallige forlis her ute og at kystbefolkningen har en medfødt respekt for de krefter som lurar i havet.

6. Stedsnavn.

Westerdahl bruker ofte å starte med stedsnavnundersøkelser, ”en korridor til den svunne tid”, som han uttrykker det (Westerdahl 1989). Dette immaterielle plan sier mye om det kognitive kulturlandskapet, men kan også gi en pekefinger mot de fysiske levningene fra den svunne tid. Stedsnavn er en kildetype som er blitt hyppig brukt ved studier av maritime kulturlandskap blant annet av Knudsen (2003) og Westerdahl (1989). Stedsnavn er også en kategori som er under konstant utvikling, en bestemt lokalitet trenger ikke ha samme navn det neste århundre som det har i dette. Samfunnsutviklingen fører også til at mange navn går i glemmeboken. En full oversikt over stedsnavn på et område er derfor vanskelig, om ikke umulig. Av den grunn må en velge seg ut noen kilder som en benytter seg av. Mine kilder til stedsnavn kommer fra sjøkart fra området, nye som eldre. I tillegg vil jeg gå igjennom den norske los av forskjellige årganger og fallboka til Uksnøy fra 1959. Dette gir et bredt spekter av navn.

Stedsnavnene kan være en indikator på hvor jeg kan forvente å finne nødhavner, skipsforlis og andre spor etter menneskelige hendelser eller aktiviteter. Tolkningmessig kommer jeg ikke til å gå særlig dypt, da jeg som arkeolog ikke innehar de nødvendige kvalifikasjoner til dette. Derimot kommer jeg til å benytte meg aktivt av tidligere tolkninger av norske stedsnavn langs kysten og sette de mot de navn jeg har langs strekningen.

Stedsnavn som vitenskapelige kilder forutsetter at man har en språklig tolkning av materialet før det kan taes i bruk innen kulturlandskapsstudier (Særheim 2005:43) Alle stedsnavnene blir derfor tolket opp mot kjente stedsnavntolkninger som i Norsk stadnamnleksikon og Stylegar & Grimms ”Place names as evidence for ancient maritime culture in Norway”. Her foretar de en systematisk studie av de forskjellige kategoriene av stedsnavn som indikerer gammel maritim kultur. Ved å bruke deres studie komparativt med mitt materiale får jeg et overblikk over stedsnavnene i området. Dette kombineres med å se hvert navn opp i mot norsk stadnamnsleksikon og diverse tolkninger av Per Hovda, samt gå igjennom stedsnavnene sammen med lokale kjentmenn.

Gjennom en slik analyse regner jeg med å få informasjon som kan være belysende om forskjellige havner, forlissteder, fiskeméd, de forskjellige farleder og få et innblikk i det mentale landskapet til fortidens ferdamenn. Stedsnavn er en muntlig tradisjon, som i stor grad ble lagd av de som benyttet landskapsrommet. Disse navnene ble i stor grad overført muntlig

fra generasjon til generasjon. Navnene har fulgt den vanlige lydutviklingen i det vedkommende målføre (Særheim 2005:42). En faktor man må ha med i betraktningen er at de fleste navn på grunner, skjær, holmer og nes er laget de siste to - tre hundre årene. De kan derfor si mye om seilskuteperioden fra 1700 - tallet og fremover, men lite om perioden før. Derimot finnes det unntak som kan vise til eldre tider og som da er meget viktige kilder for en slik studie.

STEDSNAVNGIVING – RAMMER FOR VIDERE TOLKNING.

Skjærgårdsnavn inneholder mye informasjon om fortidig navigasjon og ferdsel. Blant annet så er det vanlig å knytte ordet drag opp mot et drageid, hvor man har dratt båter over for å slippe å ferdes over et bestemt farlig havstykke eller lignende. Et eksempel ligger på den nordlige delen av Averøya hvor vi finner stedsnavnet *Eidet*. *Eidet* kan referere til et sted som man har brukt til drageid. Ser man på topografien i området hvor man kan slippe å seile rundt Sveggen, ett vind - og sjøutsatt område nord på Averøy, kan man skjønne at det tidvis kunne være foretrukket å trekke båtene over Eidet. Når også Eidet har to bukter på hver sin side, og bare avskilt av en liten landtunge, blir det enda mer plausibelt å anta at man i tidligere tider har brukt det som drageid.

Navngivingen i skjærgården er ofte basert på forskjellige kriterier, blant annet så blir det ofte gitt navn etter en bestemt hendelse på stedet. Dette å være seg om det har forlist et skip eller om plassen har vært benyttet til å tørke klippfisk eller til å skipe tømmer. Denne typen navn skiller seg ut ved at de ikke refererer til noe geografisk, som for eksempel skjærets form, men til en faktisk hendelse eller bruk. Hanssen viser i sin bok om sjømerkene i Aust - Agder til et navn ute i skjærgården (Østre og Vestre Jenten) som ifølge tradisjonen fikk sine navn etter en ulykke hvor en mann mistet sine døtre (Hanssen 2000:74). Blant eksemplene finnes det også utallige plasser langs norskekysten som f. eks heter hollenderodden som viser direkte til historiske hendelser. Men som Westerdahl (2006:37) skriver ”.. alla typer av folketymologier kan oppstå kring ortnamn där det finns ett behov av förklaringar.” Et vanlig trekk i navngivingen langs kysten har vært å navngi farlige skjær og holmer med navn som er tabu. Disse navn kan brukes som en rettesnor til å kartlegge de gamle ferdselsveiene langs kysten (ibid.) Årsaken til dette kan være sjømennenes kognitive forhold til landskapet og den muntlige - og handlingsbårne kunnskapen som overføres til nye slektsledd. Disse plassene med tabunavn fungerer da som kognitive eller immaterielle sjømerker.

Hanssen skriver at det er overraskende mange merkelokaliteter som er knyttet til manns - eller kvinnenavn i sin undersøkelse i Aust-Agder. Ofte så er det snakk om svært så personlige navn som for eksempel Simonsbåen eller Ragnhildsbåen og er trolig navn til kjente personer som levde når navngivingen ble gitt (Hanssen 2000:74). En parallell som jeg kjenner igjen fra Hustadvika er at fiskerne kaller opp fiskemédene etter de som bruker å fiske der. De andre fiskerne respekterer dette og fiskeplassen er ”deres”. Dette viser om ikke annet at navngivingen er en prosess som fortløpende er i virke og som er en del av hverdagen til fiskerne og de sjøfarende også den dag idag.

TABUNAVN.

Det kan virke som at det blant sjømenn er en binær motsetning mellom land og sjø. Kvinner, barn, gårdsredskaper, husdyr med mer er blant tabuordene på sjøen. Vanlige husdyr er det mest brukte langs Hustadvika, dyr som hest, ku, geit, gris, hund, okse og forskjellige fugler. Blant annet så har vi på Hustadvika et farlig skjær som heter Svartoksen og ett som heter Fuglen. Men også kirke - og gudsmaktene, samt djevelen ble hyppig brukt blant navngiverne. Det finnes også eksempler på navn som fogd, lensmann og til og med deres personlige navn. Tydelig at byråkratene og embetsverket ikke nødvendigvis sto i høy kurs blant de sjøfarende.

Ved navnsettingen av holmer og skjær kan en ikke se bort fra at også likheten med dyrene har spilt en rolle. Steder hvor utseende og likhet med dyrene har noen steder vært helt avgjørende. Spørsmålet blir da likevel om de samtidig innehar en dualistisk funksjon hvor også navnet viser til noe mer enn bare selve navnet. Hovda går i 1941 gjennom de forskjellige dyrenavn som man finner langs kysten og kom frem til noen interessante slutninger hvor han påpeker at slike navn er knyttet opp mot ferdselsveiene (Hovda 1978:13). Flere av dem hadde heller ingen direkte likhet med de dyrenavnene de hadde fått, men at det likevel var en form for struktur innen navnsettingen. For eksempel så har kvasse formasjoner fått navn som Oksen og lignende, mens mer runde eller langstrakte formasjoner blir hetende galten osv. Det virker som at den egenskap de har felles, er at de er mer eller mindre farlig for ferdselen og at man måtte være observante og vite hvor de ligger.

”Oxen kan ha ”erinrat namngivaren om en trog oxo som stått i vegen”. At slike tankar har spela inn ved namngjevingi for mange av namni, held eg for å væra heilt tvillaust” (Hovda 1978: 14)

På en gutts første reise til sjøs hendte det ofte at de mer erfarne sjømennene lurte "ferskingen" til å uttale et tabuavn som de seilte forbi. Når da ferskingen uttalte navnet fikk han sin straff fra de resterende besetningsmedlemmene noe som gjorde at han husket både skjæret og navnet godt i ettertiden. En del av straffen var ofte å spandere en runde på resten av mannskapet. Da de helst ikke skulle uttale tabuavnene til sjøs, utviklet sjømennene ofte et eget språk hvor de utela disse ordene. For eksempel så kunne de peke på et farlig skjær og "rine" som en gris for å indikere at de seilte forbi grisen, galta eller purka alt ettersom (Hovda 1978:15). Gutten ville da skjønne at de passerte Galten og huske til neste gang han passerte samme sted. Dette var en del av opplæringen til sjømennene, noe som etter hvert utviklet seg deres mentale kart over området. En annen måte å omtale skjærene på, uten å nevne tabuordene, var å gi de noaord (godord). Som for eksempel sa de sidhale i stedet for ku osv (Hovda 1978:16).

SJØMERKER OG STEDSNAVN.

En god del stedsnavn både i skjærgården og på fastlandet har tydelig opprinnelse i de sjøfarendes behov for å holde leia og finne riktig innseiling. Navnesettingen i gammeltid var basert på at en valgte navn som på en eller annen måte var karakteristisk for stedet. Navn som Svartingen, Svartskjær, Grønnholmen, Guleodden og Rødøya er talende i seg selv. De eldste merkene har etterlatt seg spor i navntilfanget, også der merkene for lengst er borte eller skiftet ut med andre merker. For eksempel så viser navn med Kors eller Kross ofte til steder hvor det har stått et steinkors. Slike steinkors kjenner vi til fra middelalderen, og de brukes også i dag på en del merker. Navn som Varden, Trevarden, Vardøya, Vardeheia og Hvitfjell har som oftest bakgrunn i gamle varslingssystemer av varder og veter.

TOLKNING.

Et viktig prinsipp for tolkningen av navn ute i skjærgården er å forsikre seg om navnene ikke har en annen og bedre forklaring. Videre må en se an topografien på hver enkelt holme, skjær og grunne for å avklare hvorvidt de ligger under vann, om det bryter ved dårlig vær etc. Eksempelvis så viser alltid ordet flu til et skjær som ved høyvann ligger under vann, mens det ved lavvann ligger over. Ved vind og bølger bryter det også vanligvis på slike flu. En annen faktor som er av betydning er hvorvidt det går eller har gått en skipsled i nærheten (Westerdahl 2006:37). Selve formen på skjæret eller holmen gir også ofte opphav til navn på både skjær og sjømerke. Runde skjær som galten eller sugga er eksempel. Som tilligere påpekt har sjømennene tatt med seg navnebruken fra land til havet. De kjente navnene fra

land blir brukt igjen på sjøen, men ofte i andre sammenhenger. Blant annet er de mest vanlige husdyrene ofte nevnt langs kysten, som for eksempel husdyrnavnet Brunen, en grunne nevnt på grunn av brytingen på overflaten. Oksen viser således ofte til et farlig skjær, kalven viser til et mindre skjær ved siden av noe større, mens Galten viser til skjær, steiner og grunner som kan være gitt pga. sin likskap eller deres plassering langs leia.

Ordet fallgarden brukes om de ytterste flu - og båerekkene i havet. De blir da som en rekke av skjær eller småklipper i havet, og skiller til en viss grad havet utaskjærs med innaskjærs. Mange av disse stedene ute i skjærgården har navn som slutter på baa, grunne, flu, brake, klakk, tare osv. Brot og fall kan man i finevær se mange mil borte. Navn som Kviten, Kvitingen, Kvitingane og Kvitholmen finner en mange av langs kysten. Disse navnene forteller at det bryter, og at brenningsbruddet er hvitt. Jeg kommer videre til å gjennomgå de navn som i denne sammenheng er interessante, navnene vil stå i kursiv sånn at man vet hvilket navn som diskuteres til enhver tid.

TOLKNING AV STEDSNAVN LANGS HUSTADVIKA.

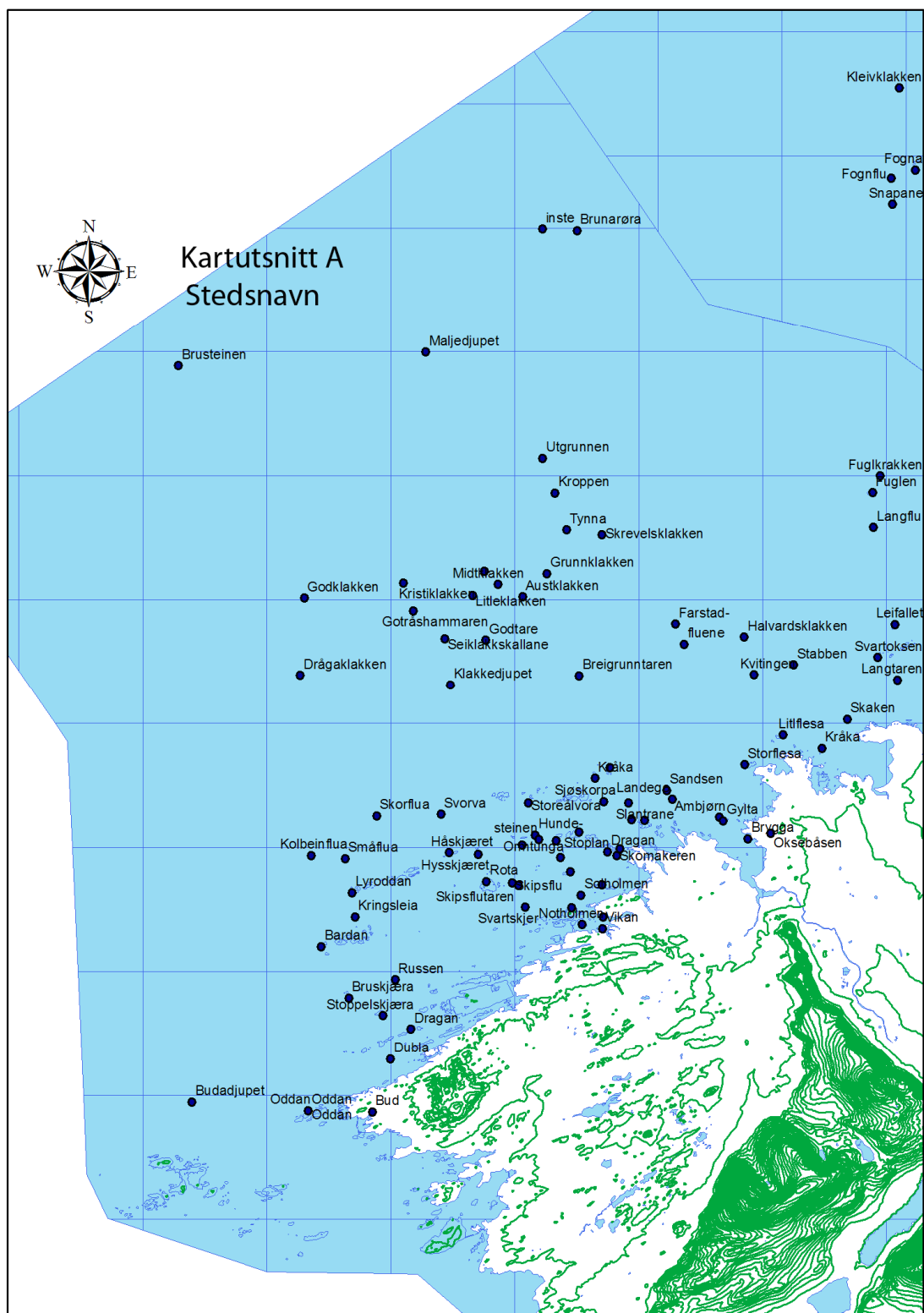
Mange av navnene helt ute i havgapet har en bestemt andredel av navnene sine. Denne delen sier ofte noe konkret av stedet og bidrar så med viktig informasjon. Jeg starter derfor med å gjennomgå betydningen av slike ord som vi finner langs Hustadvika.

Tare- blir på kysten først og fremst benyttet om ymse arter av laminaria ”bredbladet tang ved havkanten”. Taregrunne benytter man om tang og tarevokste grunner med dybde ned til 18-20 f(1 favn = 1,882 m). Rundt tarene er det et rikt fiskeliv, og betegnelsen taretorsk kommer herfra. En av de meste kjente tarene langs hele norskekysten ligger like nord for Hustadvika og er Griptaren. *Flu-* er et skjær eller banche som ligger under vann. De fleste fluer ligger på mellom 0 – 4 f., men det finnes unntak hvor de går ned til 20 f. De fluene som ligger ved storhavet bryter det vanligvis på. Ved fjøresjø kan en flu være over overflaten, men den er alltid oversvømt ved flovann (Ibid: 48). *Brun-* er et gammelt ord for `rand`, `kant`. Kanten er mellom en flate og en nedadgående skråning. Lang vestlandet er ordet benyttet om kanten ned mot et større dyp i sjøen som for eksempel eggekanten.

Krakken – er et vanlig navn i området og er en grunne med ujevn havbunn. Havbunnen minner om krakker eller benker. *Klakken* – er en banche eller en opphøyet grunne i sjøen. Slike fiskegrunner blir ofte omtalt som skaller. Klakken kan også vise til selve kanten av en grunne, og ble omtalt av en fisker fra Bud som ”Det er ein heller avgrensa hause, som ikkje er alt for

djup, oftast ein 12-14 til 18 – 20 f. De fleste klakker er også avgrensa. Strekningen Bud – Hustad synes å ha den sterkeste konsentrasjonen av klakker langs hele Norskekysten, hvor mange av klakkene er så lite som 2 – 3 f fra hverandre. *Djup*- kan være navn på fiskeplass, men kan også bare vise til en dyp plass. Forteller trolig at det er dybde på fiskeplassen. *Bakke*- og *banke* ble regnet for siderformer av samme opphav, bankan. Bakke er også benyttet som appellativ om en skrånende kant ute i sjøen, oftest mot større dyp. Siden fisken står i bakken, er det vanlig at fiskeplasser har bakke i navnet. (Hovda 1941: 40- 80).

STEDSNAVN LANGS YTTERKYSTEN AV FRÆNA KOMMUNE.



(Figur 3 – Stedsnavn – kartutsnitt A)

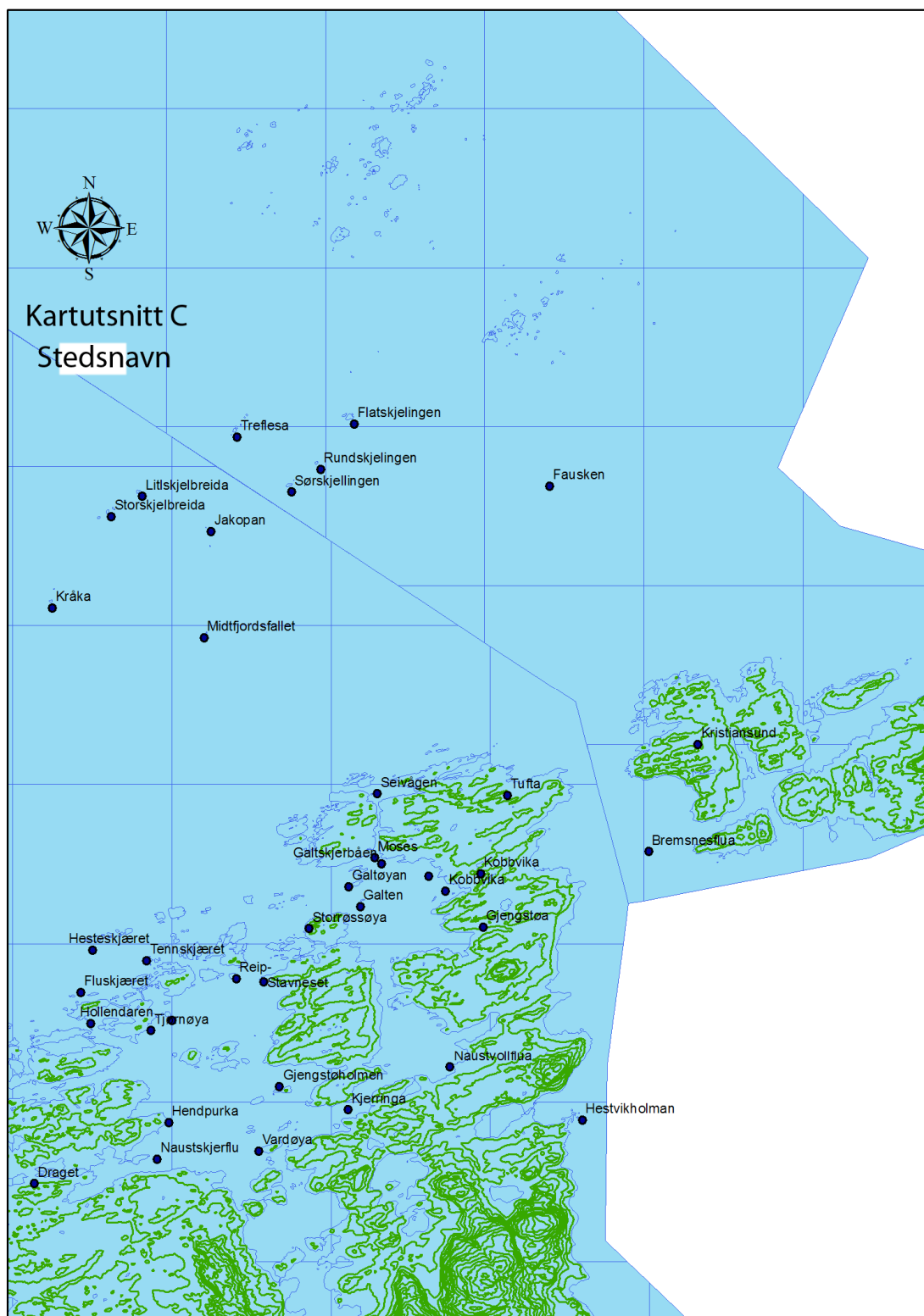
Brunarøra- viser til kanten ned mot et større dyp i sjøen. *Maledjupet*- kan vise til en bestemt god fiskeplass, samt at det er dypere enn i omliggende område. *Fugleleia*- viser til en bestemt lei, inngangen til leia er like ved fuglen. *Fuglkrakken*- er ca 2 favner dyp, med dypere vann innenfor og nærmere fuglen. *Langfl*-, *Stubbflu* og *Midtflu*- viser til noen bestemte grunner. *Tynna*- kan være et annet ord for tønne og kan da vise til en varde som så ut som en tønne. *Skrevelsklakken* – *Vestklakken* – *Grunnklakken* – *Midtklakken* – *Kristiklakken* – *Austklakken* – *Littleklakken* – *Godklakken* – *Halvardsklakken* – viser til grunner eller banker i sjøen hvor det ofte er rikt med fisk. Viser ofte til kanten av grunnen, da det er der fisken står. *Breisundskjær*- viser til et breit seilbart sund mellom skjæra. *Leifallet* – lei betyr farvei eller retning, noe som kan bety at fallet ligger like ved leia. *Farstadfluene* – viser til noen skjær eller banker som ligger like under overflaten. *Gylta*- er et annet navn for purke og er trolig et tabunavn som må sees i sammenheng som et farlig skjær i leia. *Seiklakkskallen*- mulig et fiskemød etter sei. *Svartoksen*- skjæret er lite og svart, ligger farlig til ved skipsleia. Opphavet er trolig et tabunavn som skal varsle om fare. *Kråka*- ligger også i uret farvann og er trolig et tabunavn og varsler om farlig skjær. *Stabben*- viser til en bratt og rund holme eller til små krappe fluer og fall. *Kvtingen*- viser enten til et skjær hvor det bryter hvitt eller at det er hvite berg eller lys bunn i vannet. *Langtaren* – *Breigrunntaren* - viser til tarebevokste grunner hvor det er rikt med marint liv. *Moldvarden*- navnet viser trolig at det har stått en varde her tidligere og må sees i sammenheng med *Moldvarden store*, som trolig viser til den største av de tre Moldvardene som ligger like ved *Kusundet* - som trolig stammer av tabudyret ku, og viser til et farlig sund. *Klakkedjupet*- klakk viser til kanten av en grunne og kan her muligens vise til en fiskeplass. *Kråkungan*- Viser til flere mindre skjær like i nærheten av *Kråka* – som er en ulykkesfugl og viser til et farlig skjær. *Svartskjæret*- viser trolig til et farlig skjær. *Korsholman*- kan ha stått et kors på en av holmene, gammelt seilmerke. *Hundsteinen*- hunden tilhører også den dyregruppen som faller inn under tabunavnene, og viser trolig her til et farlig skjær like ved leia. *Langkobbskjæret*- kobb viser til en selart, kan ha vært en vanlig fangstplass. *Dragan*- indikerer her trolig et sted hvor det er mye drag i sjøen, dvs vanskelig å seile. *Hysskjæret*- kan være en bra fiskeplass etter hyse. *Ormtunga* – tabunavn og er et farlig skjær.

Kolbeinsflu- *Småflua*- viser til noen skjær eller banker som ligger like under vannoverflaten og kan være farlige for seilassen. *Skutholmen* - førsteleddet i navnet viser til en skute og kan stamme fra 15 – 1600 tallet og vise datidens skute som var Jekten. *Kringsleia* – kring viser til en krets eller ring og blir brukt om steder som slynger seg om noe. Kan vise til en kronglete

skipslei. *Notholmen* – stammer trolig fra at man har bearbeidet fiskenota si her og kan ikke ha eldre alder enn ved notas inntog i Norge fra slutten av 1800 tallet. *Bardan* – kan bety bard, kant eller brot, men kan også vise til ordet bardun og da henvise til en vaier, tau eller til en støtte. *Bruskjæra* – førsteleddet kan vise til ordet brun og inneha samme betydning som er rand eller kant. *Budadjupet* – viser til et bestemt dypt sted hvor det er bra med fisk. *Sjøskorpa* – Betyr overflaten av sjøen, kan vise til et farlig skjær. Navn som begynner med sjø har varierende alder, og en del kan være 12 – 1400 år gamle. Skorpa kan også vise til en meget stor alder. *Landego* – det gode landet. Navnet er en godnemning, brukt av sjøfarende for å ikke utfordre eller erte på seg onde vetter. Har vanligvis erstattet et eldre øynavn, og alle navn som heter landego ligger i skipsleia. *Skipsflu* – førsteleddet var ofte betegnelsen for de store skipene som ble lagret i stornaustene i middelalderen. *Selbjørnan* – sistedelen viser til tabuordet bjørn, noe som vanligvis viser til farlig skjær i skipsleia. *Skutsanden* – førstedelen viser trolig til skute, jakt eller fartøy. Trolig vært vanlig å trekke skutene opp for overhaling. (Skuteviken i Bergens sikter til at hanseatene satte opp skutene sine til reparasjon). *Vikan* – vik, viser til et sted der landet vik tilbake. *Skomakaren* – kan vise til et bestemt forlis. *Ambjørn* – mulig forlissted, eller fiskeméd hvor navnet viser til forliste eller rettighetshaver til médet. *Gylta* – kan vise til ordet gris, er da et tabuord. Vanskelig å datere, kan være 16 -1700 talls men gjerne også eldre. *Brygga* - viser helt klart til et sted hvor man kunne legge til kai. Kan være et kremmerleie eller en annen vesentlig plass å legge til. Ligger like ved Hustad kongsgård. *Kråka* – kan vise til tabuord, eller det kan vise til en bestemt lyd når det bryter. *Kariflu* – førstleddet viser til et personnavn og kan derfor vise til et fiskeméd. *Daumannsflu* – viser muligens til et sted det har vært forlis og hvor menneskeliv har gått i vei. *Havnsnaget* – førstedelen kan vise til en havn eller ankringsplass. *Kalvskjæret* – kalven brukes som en hentydning til at det ligger en større øy eller holme like ved.

STEDSNAVN LANGS YTTERKYSTEN AV EIDE KOMMUNE.

Kleppen- betyr klump, eller berg. *Austklakken* og *Kleivklakken*- viser til bestemte grunner eller banker ute i havgapet. *Kalven* - blir ofte brukt på holme eller skjær som ligger ved siden av en større holme eller skjær. Er samtidig også ofte et tabuavn, hvor det viser til et farlig skjær nær leia. *Gråskjæret*- viser trolig til fargen på skjæret. *Fogna*- kan vise til en bestemt og meget værutsatt flu. *Ulåten*- viser gjerne til en bestemt lyd som oppstår når det bryter på skjæret. *Fognflu*- en værhard flu, som ligger langt ute ved Fogna. *Litlvassholmen*- kan være en holme som har en liten ferskvannskilde på seg. *Tennskjæret*- tenne viser til fuglen terne. *Storvassholmen*- kan vise til en holme som har en ferskvannskilde som ble benyttet av seilskutene. *Skjerbogskjer*- Bog kan vise til underdelen av en gris, noe som viser til et tabuord, skjæret ligger også utsatt til langs den ytre skjærgården. *Skarveskjæret* - skarven viser til en naken klippe, et berg hvor der ikke vekst. Viser mulig også til et farlig skjær i forhold til leia. *Flatskjæret* – viser til skjærets flate form. *Stabben* – brukes om bratte, runde holmer og skjær, men kan også brukes om små krappe fluer og fall. Farlig skjær i tilknytning til leia. *Midtfjordsleia* – viser til en bestemt skipslei. *Bjugna* – Kan vise til ordet bjønn som er et tabuord. Dette kan passe godt da skjæret ligger like ved leia og er svært farlig. *Breisundskjæra* – ligger i stoppleia og viser til et breit seilbart sund mellom skjæra. *Stoplen* – viser til en opprørt sjø som kommer i en sterk skvulpende bevegelse. Stoplesjø betyr urolig sjø. *Kråka* – farlig skjær ved skipsleia. *Sveinskjæret* - førstedelen viser til et personnavn. Navnet viser da muligens til et forlissted. *Kvitholmen*- forteller at det bryter, og at brenningsbruddet hvitt eller at berget på holmen er hvitt. *Kilsundet* – kil betyr smalt i lendet, noe som kan vise til et smalt sund. *Straumsholmen*– et sted der det er mye strøm i vannet, sund. *Gjengstøa* – stø er et landingsted hvor båter blir trukket opp. Gjengstø viser da til en stø som ligger et stykke unna gården, gangstø /gjengstø, er altså en båtplass. *Vevang* – viser til Veffanger som stammer fra ca 1520. Sisteledet viser trolig til ei bukt/vik, mens førsteledet kan ha sammenheng med å veive/dreie/svinge. Ligger som en viktig del av skipsleia.



(Figur 5 – Stedsnavn, kartutsnitt C)

STEDSNAVN LANGS YTTERKYSTEN I AVERØY KOMMUNE.

Stedsnavnene er blitt valgt ut grunnet deres geografiske plassering langs ytterkysten, samt på bakgrunn av navnets maritime egenskap. Jeg går derfor ikke igjennom alle navnene her, men har foretatt et utvalg hvor jeg mener å ha plukket ut de med maritim tilknytning og med informasjonsevne. Navnene må kunne si noe mer enn bare å være navn på et skjær. Det er også mange skjær og holmer som har interessante navn som jeg unnlater å ta med her da jeg ikke har funnet noen tolkninger på dem.

Kråka – Vanlig navn på små øyer, holmer, skjær og fluer. Ved mange skjærnavn er det sikkert den grå-svarte fargen som har gitt opphav til navnet. Noen ganger, når skjæra ligger i urent farvann, kan Kråka være et tabunavn som har kommet opp fordi Kråka ble sett på som en ulykkesfugl. Det er 2 lokaliteter som heter Kråka i området. *Ramngapet*- Ramn er et annet navn for ravn, en fugl som sammen med kråka er kjent som en ulykkesfugl. Til sammenligning så er sundet *Ramnsundet* smalt og urent og har svært strid strøm. *Kverna*- Kan ha opphav i den lyden som oppstår når havet bryter på skjæret, men en svingene og kvernende bevegelse er også karakteristisk for et slikt sted. *Tufta*- Har trolig vært bebyggelse her før hvor rester muligens fortsatt er å finne. *Seivågen*- Viser trolig til en god fiskeplass etter sei. *Galtøyan*- Galten blir tolka i sammenheng med gammel overtro hvor da skjær med dyrenavn viser til farlige steder langs leia. *Kobbavik*- Kobb viser trolig til en bestemt selart, og Kobbavik er da muligens et sted man fanget kobbe eller der det var mye av dem. *Storrøysa*- er også navnet på holmen, og viser trolig til en stor røys som er blitt satt opp på øya. Ligger ytterst på Ekkilsøya i Averøy og har trolig fungert som et merke for ferdamennene. *Brakan*- navnet har trolig opphav i en lyd som kommer når brenningene slår over skjæret. *Hesteskjæret*- hesten er et tabunavn og viser til et farlig skjær i leia. *Tennskjæret*- tenn viser trolig til fuglesorten terne og navnet kommer herfra. *Tjørnøya*- kan være et annet ord for Kjønøy. Viser da til en øy hvor seilskutene fikk anbrakt friskt vann.

Purkholmen- Kan vise til holmens utseende, alternativt vise til et farlig skjær. *Aktenskjæra*- kan vise til aktendelen av et skip, her er tolkningen uklar. *Hendpurka*- viser til et farlig skjær ved leia, hvor førstedelen viser dens geografiske plassering. *Hansholmen*- Hans er trolig et personnavn og holmen kan ha fått sitt navn grunnet et forlis. *Vardøya*- viser gjerne til et sted det har stått en gammel varde. *Draget*- viser til et sted hvor man dro båter over land fremfor et farlig havstykke. *Oksaskjæret*- er et tabunavn som viser til et farlig skjær nær leia. *Hummarskjæret*- viser til en fangstplass for hummer. *Mannskjæra*- kan vise til noen farlige

skjær hvor det har vært forlis. *Korsholmen*- her har det trolig stått ett kors, eller vært merke av kors i berget, fungert som seilmerke. *Håholmen*- kan ha sammenheng med hår, som betyr årekneip. Kan passe bra ved at det er en gammel fiskehavn, hvor muligens man byttet roere eller hadde overnatting. *Trollbåren*- ligger like ved mannskjæra og betydningen troll viser til en skremmende og farlig plass. Troll blir brukt i førsteledd for å fremme redsel. *Fånytta*- viser trolig til det lokale ordet fånytted, noe som kan bety at det ikke hjelper. *Seiskjæra*- viser til en bra fiskeplass for sei. *Eldhusøya*- viser trolig til et eldre ildhus som har vært der. *Kråkholmen*- den gråsvarte fargen kan være forklaringen, men trolig må det sees i sammenheng som tabunavn der den ligger midt i leia inn til bebyggelsen på selve Averøya. Viser da til et urent farvann.

Roholmen- kan sees i sammenheng med bytte av roere på roskip. *Notneset*- er et sted man trakk opp nota (fiskeredskap) for reparering eller tørking. Navnet er ikke eldre enn fra slutten av 1800- tallet da nota først ble innført til Norge i den perioden. *Kiperneset*- kipper betyr bøkker og er et låneord fra tysk og viser til tønnemakeri. Dette navnet kan gå helt tilbake til hansatiden. *Treflesa* (Kristiansund kommune) – gir opphav til leia inn til Kristiansund, treflisleia. Treflis kan vel vise til et skjær det har forlist treskip, hvor de har blitt splintret opp. *Fausken* – kan komme av fauskar, hvor fausk betyr morkent tre. *Grima* – kan henge sammen med tolkningen mørk strime over ansiktet. Navnet kan være en hentydning til djevelen, den mørke. *Skinnbroka* - kan være et lokalt navn som viser til et sted man fanger sel for pelsens skyld. Lokale mener at de brukte skinnet til å lage seg skinnbukser. *Hollandaren* – viser trolig til en historisk hendelse hvor det enten kan ha forlist ett hollandskfartøy, eller hvor hollenderne drev handel. *Naustskjerflu* – naust viser til et båthus. Indikerer at det har vært et båthus i nærheten på land. *Kjerring* - kan bunne i forestillinger om ulykke eller uhell som er knytt opp mot kvinner. Kan være sammenheng med tabuet som sier at kvinner ikke skal være om bord en båt da de bringer uhell i fiske og reise. *Moses* – refererer til bibelen. Kan landfoma som deler seg i to med en liten glenne med vann være opphavet? *Galtskjerbåen* – førsteledd kan vise til gris, som er et tabunavn. Kan derfor være et farlig skjær i leia.

7. Skipsvrak.

Skip har gjennom alle tider vært knyttet opp til den sosiokulturelle sfære, som et bevis på det teknologiske nivå det gjeldende samfunn ligger på. Selv om skipet i første rekke skal tilfredsstille de funksjonelle aspektene som samfunnet ønsker, finner man også en del kulturelle elementer som er viktig for utviklingen av skip innen et gitt område. Sjøbruk og maritimhandel vil være viktige faktorer i dette dynamiske samfunnsbildet og drivkreftene til videre utvikling av båtteknologien. ”Båtfunn og kunnskap om båttyper utgjør derfor en sentral kilde til det å få innblikk i mange ulike sider ved folks dagligliv langs kysten i fortiden” (Nymoen 1995:34).

Innenfor den valgte strekningen ligger det omtrent 26 registreerte skipsvrak som faller inn under kulturminneloven som automatisk fredete kulturminner (NTNU – marin fornminnedatabase), og 13 som er av nyere dato, en total på 39 vrak. Ved at alle skipsvrak eldre enn 100 år automatisk blir fredet må hensikten være at man ser på de som et potensielt forskningsobjekt som kan gi oss informasjon som det kan være vanskelig å få andre steder. Mye av informasjonen som et vrak besitter vil være avhengig av omgivelsene og de andre maritime kildene vi har. Likevel har vrakene noe unikt, en kilde til informasjon som skiller seg fra de andre kultursporene som er i samme område.

Skipsvrakene kan også gi informasjon gjennom sin plassering, dvs. som en retningsviser til skipsleia. Hvilke fartøyer som har passert sier også mye om hvor leia har gått, da mange steder kan være upassende for de enkelte fartøyer og sier mye om hvordan området har blitt benyttet. Skipene kan også være vel egnet til å datere ut ifra. Hvor fartøyene har forlist¹ kan også si noe om hvorvidt det har lokal tilknytning, for eksempel hvis fartøyet er forlist i en naturhavn er sannsynligheten større for at det er lokalt tilnyttet enn et forlis ute ved den åpne kysten (Bill 1993:14).

De topografiske forhold langs Hustadvika er ikke spesielt gunstige når det kommer til bevaring av forliste fartøyer. Dette gjør at trefartøyene i stor grad vil være slått til pinneved eller spist opp av pælemark. Er man heldige kan man finne rester av spant, kjøll, bord eller lignende, deler av skipet som kan ha blitt presset ned i sedimentene og derfor fortsatt være intakte. I slike tilfeller er det ofte skipets utstyr som ankere, spill, last/ballast, kanoner etc. som

¹ Forlis – beskrives som det totale tap av et skip (www.wikipedia.no)

kan gi oss informasjon som tilsier at det ligger et vrak der. Når man vet at hoveddelen av funn fra havbunnen er i dag skips- og båtfunn, og at en liten del av dem har last og utstyr om bord, skjønner man problemene. Gjør man derimot slike funn kan det være rene skattekister for kunnskap og opplysninger om handelskontakter og om livet på sjøen. (Westerdahl 1989: 24)

Et eksempel på bruken av skipsvrak som kilde til å forstå samtiden er Jarle Sandens publisasjon fra 1987, hvor han setter et 1700 - talls vrakfunn fra Hustadvika inn i sin samtid. Ettersom lasten var kjent og gav grunnlag for datering, kunne man med sannsynlighet si at det var et hollandsk skip fra 1700 -tallet. Da mest trolig en fløyt, som var det vanligste fraktesfartøyet hollenderne brukte langs norskekysten på 1700 – tallet. Sanden gir der en grundig analyse av både kulturkontakten mellom Nederland og Norge, samt de kulturelle kontaktene som ble etablert gjennom den nederlandske tømmertransporten langs norskekysten på 1600- og 1700-tallet. (Sanden 1987: 112). Et aspekt som Sanden trekker frem med hensyn til denne lasten, er at mengden med fajanse og keramikk ikke blir nevnt som importvare i tollbøker og andre skriftlige kilder, og at skipslasten trolig er et uttrykk for tuskhandel. Her er altså et forhold som ikke blir belyst av de skriftlige kildene. Man kan altså få innblikk i tuskhandel og da andre sider av skipsleia enn den offisielle gjennom studiet av skipsvrakene.

Under vann er det sjelden bevart så mye av riggen, derimot så er det i mange tilfeller at skroget, eller deler av det er bevart. Dette gjør det svært viktig å ha en skipstypologi som spesifiserer skipsskrogens forskjeller og likheter. Periodiske trekk er ofte forholdsvis lett å skille fra hverandre. En nøyaktig tegning og beskrivelse av skroget blir derfor en nødvendighet for å senere kunne typebestemme skipet, noe som underbygger viktigheten av å kombinere kildene for å få mest mulig informasjon av hvert enkelt skipsvrak. Skrog og rigg er avgjørende for å kunne typebestemme fartøyet. Dateringsmessig kan det være vanskelig ut fra en typologi alene, da noen fartøyer har lang brukstid og kan være tilnærmet like i 1000 år. Bruker man derimot både typologi samt en annen dateringsmetode som dendrokronologi eller C14 kan man være sikker på hva slags skip og når det var i bruk.

Detter er en identifikasjonsprosess hvor man går igjennom alle de indisiene man har, for så å komme til et sannsynlig skip. Ved å sammenstille skipets størrelse og byggemåte med last, forlissted og datering vil man finne en sannsynlig fartøystype. Er skipet av yngre dato kan man trolig også sammenstille det med arkiverte forlisnotater over området og da komme frem til det sannsynlige skipet. Ved å stille enkle spørsmål om skipets utrustning kan man enkelt

resonere frem til hva slags skip det kan ha vært og i hvilken bruk det har vært i. Hvis man for eksempel finner et skip med kobberhud eller kobberplater kan man være sikker på at det bygd etter 1800, dog betinger dette at det er et orlogsskip (Pettersen 1997:77). Dette viser oss hvordan vi kan gå frem på er forlissted for å kunne innhente mest mulig kunnskap.

Videre vil jeg gå igjennom de registrerte skipsvrakene langs Hustadvika. Den marine fornminnedatabasen ved NTNU Trondheim er grunnlagsmaterialet mitt. Vraktolkninger og all informasjon tilknyttet til selve vrakene er tatt fra den databasen. Gjennomgangen av skipsvrakene i denne sammenheng er for å se deres plassering i forhold til skipsleia. Vrakene skal sees i sammenheng med de andre kildene jeg presenterer for å se om det er mulig å spore en utvikling av skipsleia.

For å systematisere vrakene velger jeg å ta for meg de eldste vrakene først samtidig som jeg tilføyer opplysninger om de enkelte fartøystypene der det er foretatt skipstypologiske tolkninger av vrakene. Dette for å få svar på om skipstypene kan være med å gi informasjon om utvikling av skipsleden ser jeg det hensiktsmessig å berette om fartøystypene vi har som registrerte vrak. I denne sammenheng velger jeg også å berette om andre skipstyper som det gjennom historiske kilder finnes belegg for har vært i bruk langs kyststrekningen.

På en stor og utsatt strekning som denne teksten omhandler er 26 skipsvrak et lite antall. Dette skyldes bevaringsforhold og mangelen på systematisk leting samtidig som det er et stort og tidvis vanskelig område å ferdes i. Tar man med at det er bare er foretatt arkeologiske undersøkelser på 2 av dem får man et bilde av et område hvor lite er gjort og mye gjenstår.

HUSTADVIKA



(Figur 6 – Skipsvrak – kartutsnitt A)

3 mars 1979 var det en artikkel i Tidens Krav² som het *Om skipsforlis, drivgods og rettssak først på 1700 - tallet*. Artikkelen omhandler forliset av fartøyet ”De Gecronte Hoep” som var på vei sørover skipsleia fra Arkhangelsk til Holland. ”I uværet – sterk vind og høg sjø – kommer skipet ut av kurs og seiler på grunn ved Strømsholemen”. Artikkelen beskriver redningsarbeidet som ble satt i verk og den påfølgende rettsaken. Den gir et fint innblikk i hvordan folk langs kysten reagerte, ved berging av menneskeliv og last. Forlisstedet er ganske presist og som ventet ble vraket funnet av sportsdykkere noen år senere. 10. mai 1982 er det en notis i samme avis hvor noen sportsdykkere hevder å ha funnet vraket. De antok vraket var omtrentlig ni meter i tverrsnitt og de mente at det måtte dreie seg om samme fartøy. Det er senere blitt foretatt et dykk på vraket av marinarkeologer fra NTNU, hvor de kom frem til at det trolig er en Hollandsk fløyt, noe som trolig stemmer overens med at det kan være ”*De Gecroth Hoep*”. Det kan også nevnes at det var veldig lite igjen av fartøyet i 2003.

Dette vraket og *Stopleielvraket* som Jarle Sanden har undersøkt er de to vrakene som det er gjort noen undersøkelser på i området. Det er blitt foretatt en utgraving av et vrak i samband med utbyggingen av Ormen Lange, men det faller utenfor vårt område. Det er derimot blitt registrert mange vrak langs strekningen, problemet er derimot er at det er foretatt svært lite marinarkeologiske undersøkelser. Registreringene er i stor grad basert på innberetninger fra sportsdykkere og informasjonen om vrakene er i stor grad sparsommelig.

1700 - TALLS VRAK – VRAK TOLKET SOM FLØYTSKIP.

Fløyten var en hollandsk fartøystype fra slutten av 1500 - tallet og var et stort fraktfartøy med stor lastekapasitet, vanligvis mellom 200 og 500 tonn. Fløyten kjennes ved et fyldig for - og akterskip, hvor skroget hadde sterkt innfallende fribord, noe som gjorde at tverrsnittet nesten ble pæreformet (Mortensøn 1995: 56). Skroget var kravellbygd med mange barkholter. Forholdet mellom lengde og bredde var i utgangspunktet 4:1 noe som etter hvert endret seg og endte opp med et 6:1 forhold. Rikken inneholdt også nye trekk, hvor fløyten har både undermaster og stenger. Fløyten ble betraktet som en allround frakter, noe som gjorde den umåtelig populær i handelskretsene. Dens egenskap til å ta bulklast, samt dens effektive rigging bidro sterkt til dette. Fløyten ble også i utgangspunktet bygd utelukkende for å være en effektiv laster, hvor dens konstruksjonsmessige egenskaper også gjorde sitt til at man behøvde mindre mannskap enn ved samtidens konkurrerende fartøyer. Som Unger (1994:

² lokalavisa for Nordmøre.

122) sier: ”The secret of the flyboat’s cheap operation was in the smallness of its crew in relation to its carrying capacity”.

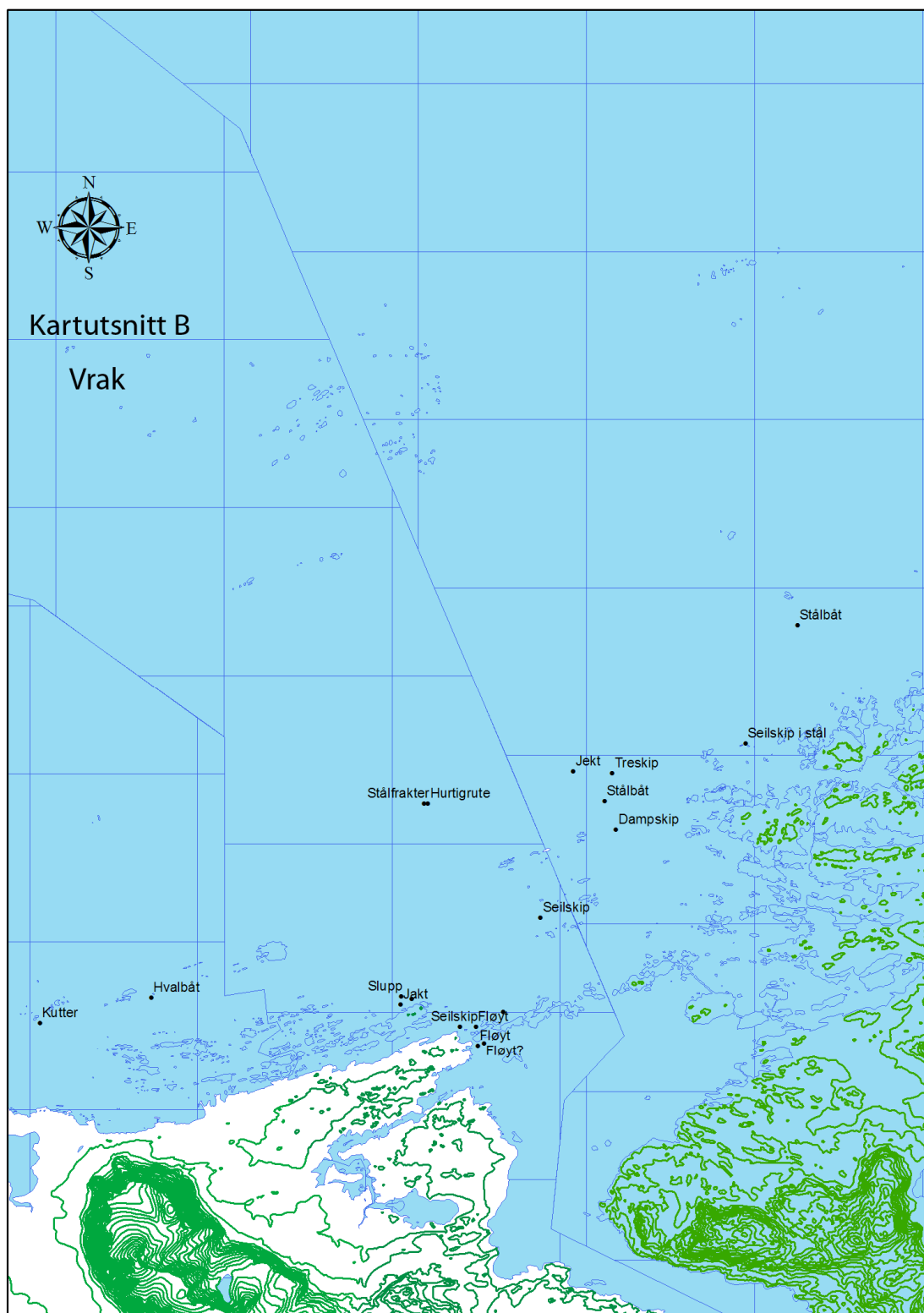
Ved bygging av fløyten foretrakk man furu fremfor eik, da furua er mer tilgjengelig og lettere å arbeide med. Dette førte til at fløyten trengte flere reparasjoner enn hvis den ble bygget av eik, dog må det ha ført til tilstrekkelig innsparinger da de fortsatte å bygge med furu. Gjennomsnittlig levealder for en Fløyt lå på ca 20 år (Unger 1994:122). Et av de konstruksjonsmessige kjennetegn til den tidlige Fløyt er at den også er en hybrid av byggeteknikker. Tydelig kan en se en utvikling fra koggene hvor man har en skallteknikk helt i bunn, før man går over til skjellletteknikk. En teknikk som trolig bunner i skipsbyggernes konservatisme, en konservatisme som bunner i kostnadene en feil kan gjøre ved bygging av skip. Fra 1700 og utover kan en se at også Fløytene blir bygget helt etter skjellletteknikken.

FLØYT LANGS HUSTADVIKA.

Like ved strømsholmen er det registrert 3 skipsvrak som trolig har vært hollandske fløytskip. *De Gecroente Hoep* – Dette vraket er tidligere nevnt og beskrevet som en hollandsk fløyt. Fartøyet skal angivelig har forlist på utsiden av Strømsholmen i Eide kommune den 5.03. 1715. Vraket av seilskuten *Emanuel* som forliste ved Strømsholmen i 1702. Det ble holdt sjøforklaring i 1703 og ble i 1982 – 83 undersøkt av DKNVS. Skipet forliste på utsiden av Strømsholmen, men ble slepet og lagt på en sandgrunne på innsiden.

Det tredje er sannsynligvis vraket av *De Grawe Adler* som forliste i 1696. Vraket ligger i Vevangstraumen på sydsiden av Strømsholmen og ble funnet i 1982 da det ved sandgrabbing ble tatt opp treverk og teglstein. Store deler av vraket ble ødelagt.

I tillegg forliste *Sante Matias* ved skjærene utenfor Strømsholmen i Hummerviken den 16.11 1718, lastet med 2800 tønner rugmel. Samt man vet om et ukjent fartøy som også forliste utenfor Strømsholmen i 1748. Dessverre så er det ikke foretatt noen undersøkelser av vrakene og verken fartøystype eller annen informasjon er kjent. Vi har altså 5 registrerte vrak fra 1700 tallet i området, og de alle ligger like i nærheten av Vevang og Strømsholmen, hvor 3 er tolket som fløyter er de andre to fortsatt av usikker type.



(Figur 7 – Skipsvrak, kartutsnitt B)

1800 – TALLS VRAK.

Det er registrert 13 skipsvrak fra dette århundret. Århundret er meget interessant da man har en stor utvikling innen den maritime sfære, blant annet med overgang til stålskip ved slutten av perioden.

VRAK TOLKET SOM JAKT.

29 desember 1864 forliste Jakten *Fisken* av Molde. Informasjonen sier at alle ble reddet og at skipet totalhavarete. Vraket ligger på utsiden av Smørholmen, like ved Vevang i Eide kommune. Samme dag forliste også jakten *Vaarsilden* av Ålesund på omtrent samme sted

En jakt er en bred, liten og hurtigseilende fraktebåt med en mast. Jaktene hadde klyverbom og bredt (flatt) akterspeil. En jakt har gaffelrigg med gaffelstorseil og toppseil og to eller tre forseil (fokk/klyver og eventuelt jager). Den hadde også som oftest en såkalt ”breifokk”, et råseil med råa om lag ved gaffelstorseil. Jakta var først og fremst bygd for fraktefart i fjordstrøk og langs kysten, men større nybygde jakter kunne også settes i fart over Atlanterhavet. Jaktene ble bygd på grunnlag av de forskjellige båtbyggernes erfaringer og forestillinger om hvilke konstruksjonsdetaljer som gav de mest tjenelige egenskapene (<http://no.wikipedia.org>). Jaktene var kravellbygde i motsetning til jektene som fulgte den gamle norske klinkbyggertradisjonen.

JEKTER

11 august 1884 skal jekten *Anna* av Lerviken har forlist ved Bararmane.

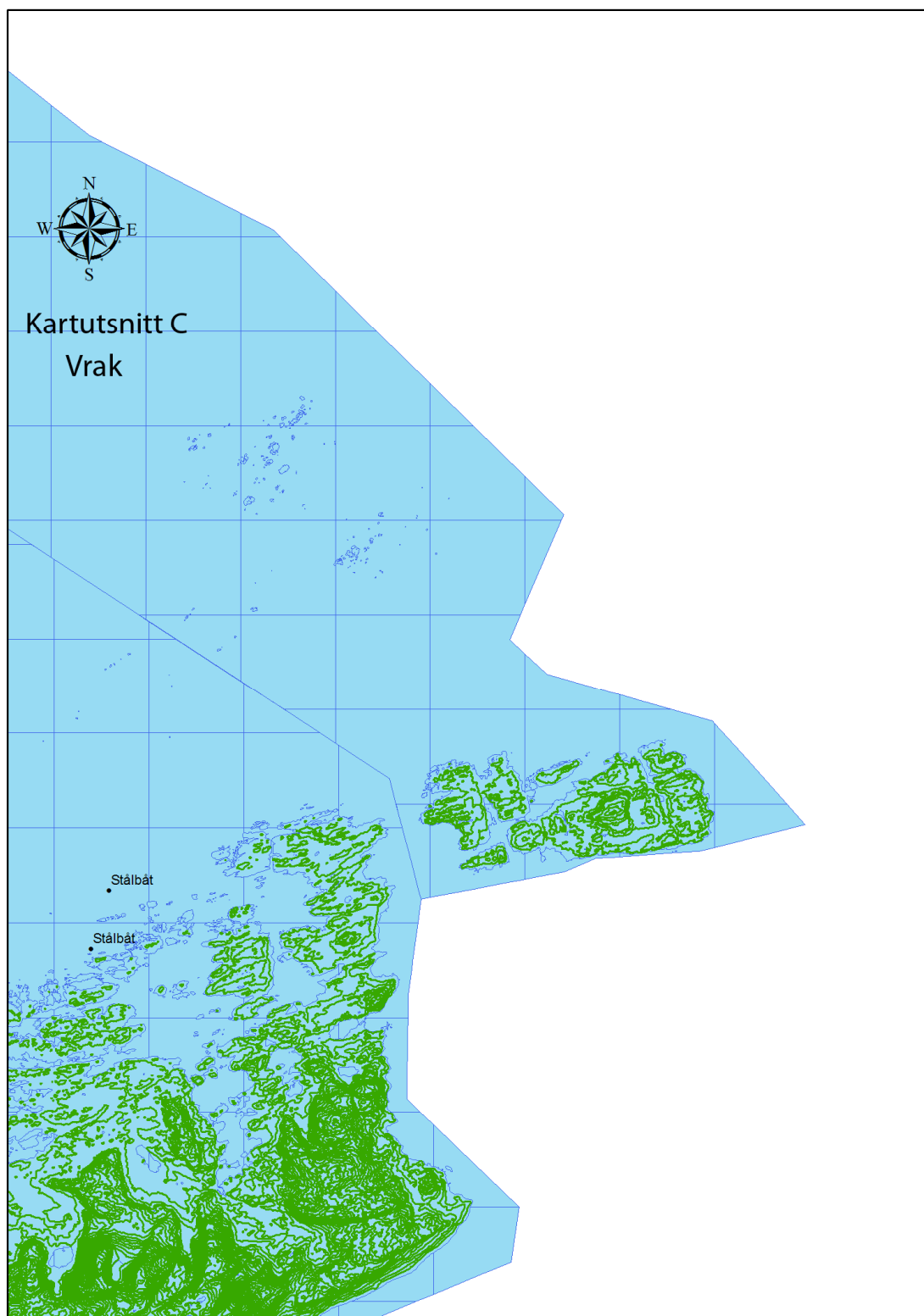
”Jægte ere store og mestendeels aabne Fartøier, ikke bygte som Skibe men som Baade, og bestaaende af enkelte Planker, uden forhudning og uden fast dæk” Skrev Hans Strøm ” den allerunderdanigst hengivne Undersat og tiener av Hans Masjestet kong Fredrik V av Danmark og Norge i det herrens år 1762 (Gøthesen 1980, s9)

Jekta var bygdas stolthet og representerte kystens fineste håndverkstradisjoner. Jektene fraktet både havets fangst og jordas grøde til Bergen som var jektefartens Mekka. Tilbake vendte den som med alle de produkter storbyen hadde å tilby (Gøthesen, 1980). Fra Nordmøre fraktet man i stor grad klippfisk og tømmer til Bergen.

Jekt er en betegnelse for en bred liten seilskute hvor de eldste var uten fast dekk og vanligvis enmastret. Jekta førte råseil, men kunne føre toppseil over råseilet. Enkelte jekter ble ombygget med to master, og førte da sneseil på mesanmasta. Disse fartøyene ble kalt jektgaleaser. Etter hvert fikk jektene halvdekk for-, akterut og eventuelt også langs sidene. I stedet for dekk midskips hadde jekta løse flak som beskyttet lasten. Flakene kunne heves hvis lasten var høyere enn skandekket. (<http://no.wikipedia.org/wiki/Jekt>)

Jektene var klinkbygde og bygd etter lokale håndverkstradisjoner langs kysten fra vestlandet og nordover. Byggingen var lik de andre tradisjonsbåtene fullstendig basert på båtbyggerens erfaringer. Enkelte av de siste jektene ble "kravellert", også kalt "klavert", dvs ombygd til kravell enten ved at klinkerhuden ble skiftet ut med kravellhud, eller at kravellhud ble lagt utenpå klinkerhuden.

Selv om det finnes en god del materiale om jekta har vi ikke nok til å danne et komplett bilde av dens opprinnelse og utvikling. Vi vet jekta har vært bygget fra Hardanger i sør til Beiarn i nord, men det finnes få holdepunkter for å vurdere de enkelte distrikters særpreg og egenart når det gjelder skrog og rigg. Bortsett fra de få jektene som er bevart fra 1800 tallet er det stort sett fra kunstnere vi har informasjon om jektene.



(Figur 8 – Skipsvrak, kartutsnitt C)

VRAK TOLKET SOM SLUPP / KUTTER.

Om kuttere sies det at den var gaffelrigget og var i vanlig bruk fra 1700 - tallet som depesje og overvåkningsfartøy. Den hadde en klyverbom med en lang rå for et firkantseil. Bommen var ofte svært lang, i noen tilfeller 4/5 av skipets lengde og skroget var bredt og kjølen stakk dypt. Derfor hadde kutteren en vekt som fremtvang stor seilføring ved svak vind (Ländström 1961:174) Kuttere ble ofte omrigget til å bli en skonnert, ved at man tilsatte en mast og gjorde om seilføringen. Derimot så hendte det ofte at navnet kutter satt ved skipet selv om den var rigget som en skonnert. Benevnelsen slupp sammenfaller i stor grad med en kutter. En kan gjennom vrakfunnene tydelig se at fartøytypebetegnelsen kutter fortsatte å være i bruk opp til over 1900 - tallet.

Samme dag som jaktene *Vaarsilden* og *Fisken*, var det også et tredje skip som forliste utenfor Smørholmen i Eide kommune. Sluppen *Foreningen* av Molde totalhavarete også i de samme farvann. Kutteren *Vikertangen*, bygd 1890 sank året 1935. Kutteren skal ha vært en trebåt på 58 brutto tonn, som ble bygget om fra seilkutter til motorkutter i 1918.

VRAK TOLKET SOM BRIGG.

Her har vi bare 1 skipsvrak etter briggen *Caprisio*, hvor lokaliteten fortsatt er usikker. Christensen (1966:202) viser til at man i 1780 lot bygge en brigg i Trondheim, Trondheims prøve. Et skip som seilte i langfart fra kysten av Norge til blant annet Nord-Amerika og India. Skipet skal ha beferdet kysten helt frem til 1810, når den ble kapret av engelskmennene under napoleonskrigene. Briggen var et 2 mastret fartøy, som hadde rigget fokken og stormasten som på en bark, med tillegg av et stort gaffelseil på stormasten. Ländström (1961:217) poengterer at briggen var et lite, men vanlig skip, som ofte ble bukt på lange havseilaser. Den rene briggen forsvant utover mot 1900 - tallet og man fikk snaubriggen i stedet. Snaubriggen hadde briggseilet på snaustangen akter om stormasten. Snaubriggen ble brukt utpå 1900 - tallet til å frakte kull til blant annet Skandinavia

VRAK SOM IKKE ER FARTØYTYPE TOLKET.

Ved Bararmane, like øst for Sandøya i Averøy kommune ble det i 1974 gjort funn av et vrak. Vraket var fullstendig knust, men fragmenter som deler av styrhus, oljetanker, anker, propell og motor ble funnet. Vraket er datert til før 1900 men er ellers ukjent. Det skal ha forlist flere seilskuteskip i samme område, blant annet står det å lese i Fornminnebasen at navnebrettet til en av skutene henger over en dør på Ekkilsøy i Averøy kommune. Da vraket ikke ligger

dypere enn ca 10 meter kan man forvente at det har vært mange dykkere på stedet. *M/S Mestein*, en stålbåt på 200 brutto tonn bygd i 1894, forliste i 1962 også ved Bararmene i Averøy. Skipet var lastet med gjødning når det grunnstøtte og sank. 1903 skal det ha forlist et skip ved Lillesortna, 1,5 nautiske mil vest for Hestskjæret fyrstasjon. Skipet *D/S Commercial* fra Sverige ble påkjørt av *Wilfred* av Trondheim. Skipet var en stålbåt på 507 brutto tonn med stykkgoods som last. Det skal ha omkommet 2 personer i forliset. *Sylvester av Stettin* forliste den 11. april 1874 utenfor Strømsholmen. *S/S Borghild* bygd 1898 forliste i 1940 ved Honningsvågflua (Flua) i Averøy kommune. Skipet ble ombygd fra seilskute til kullfyring i 39/40. Skipet ligger nokså dypt, 37 – 48 meter, noe som trolig er sterkt medvirkende for at man kunne finne skipsklokken. Av andre registrerte funn er natthus og mynter. Skipet var bygd i stål med en brutto tonnasje på 959 tonn. Lasten som var av karbid skal ha eksplodert ved grunnstøting noe som trolig bidro sterkt til totalforliset. *D/S Beaconsfield*, bygd i 1877 forliste i 1905 mellom Sleipskjæra og Hottane i Averøy. Det ble foretatt berging i 1905 hvor hjelmdykkerne blant annet berget opp dampmaskinene. Fokkmasten skal ligge like ved rekka. Vraket er velkjent innen dykkemiljøet, og er et ganske vanlig dykkemål der det ligger på idylliske 20 meter.

1900 - tallet, stålets æra vil man kunne si. Likevel ble det fortsatt bygd noen skip i tre, men brorparten av de 8 vrakene som jeg her behandler er i stål. I denne gjennomgangen har jeg ikke tatt med alle vrakene, men plukket ut de som automatisk faller inn under kulturminnelovens § 14 (Norges Lover). I tillegg har jeg tatt med noen yngre vrak som gir oss verdifull informasjon. Størstedelen av vrakene i denne perioden faller ikke under en bestemt fartøystype.

VRAK FRA 1900 – TALLET.

M/S Nordsund er det eneste skipet som er fartøytypologisert som galeas (tidligere). Skipet ble bygget i 1918 og forliste ved Stopleskjær i Fræna i 1941. Fartøyet ble bygd som seilskute i tre, men ble senere ombygd til motorgaleas. Galeasen eller Galioten som den også ble kalt var opprinnelig et rundbygget fartøy med én mast som stod på en tredjedel av skipslengden. Den er mest kjent ved sine to master, hvor det vanligste er med gaffelrigg (forre mast kan være rigget med råseil) med den akterste masten noe lavere enn den forre. En Galeasen er derimot et to - eller tremastret fartøy. Den omtales i årsheftet til Bergen sjøfartsmuseum fra 1934 som en ganske stor, rundgattet, flatbunnet fartøystype uten akterspeil. Skipet kunne rigges med to

eller tre master, samtlige med råseils rigg. (Berg 1941: 48) Trolig så er skrogformen lik på skipene, hvor forskjellene ligger i riggen. Navnene kan også være overlappende.

Like nord for Hustad i Fræna kommune, ved skjæret Flesa ble i 1944 skipet *D/S Amlora* bombet av fly. Skipet som ble bygget i 1905 ble etter forliset hugget opp og det er i dag bare noen få vrakrester igjen. Skipet var bygd i stål. *D/S Pioner I*, bygd 1900 sank etter grunnstøting i 1940 like ved Svartskjær i Fræna kommune. Skipet ble inspisert av dykkere i 1950 hvor vraket var revet i stykker etter en eksplosjon som inntraff 1,5 måned etter forliset. Trolig hadde det vært dypvannsminer ombord. Skipet var av stål og på 225 brutto tonn. 1944 ble *D/S Irma* torpedert og sank like utenfor Hestskjæret fyr. Vraket ligger like ved siden av andre skipsvrak fra krigen. Skipet som ble bygd i 1905 og var lastet med sild, stykkgoods og post ligger på 170 meters dyp og en kan anta at det ikke har vært noen dykkere på vraket. *D/S Wavelet* som ble bygd i 1905 grunnstøtte og sank ved Bjogna i Eide kommune i 1916, med sin last av jerkis og malm. Det ble forsøkt berging men ble oppgitt. Skipet var bygd i stål og er i dag helt knust. vraket ligger sammen med flere andre vrak, blant annet grunnstøtte og sank hurtigruten *Olav Kyrre* på samme sted i 1909. Dette forliset er nevnt i Romsdals budstikke (www.rbnett.no) ved flere anledninger, sist nå januar 2007 i sammenheng med nok et forlis på skjæret.



(Fig 9. Forliset av MS Herøy på Bjogna 2007. Foto: kystverket)

Grunnstøtingen skal ha skjedd når skipet på sin ferd nordover kom litt feil i leia og grunnstøtte på Bjogna. MS Herøy som forliste ved Bjogna i 2007 viser med tydelighet hvor

farlig Hustadvika og spesielt Bjogna fortsatt er. Skipet totalhavarte men mannskapet reddet seg.

S/S Woodbridge som ble bygd året 1900 forliste i 1917 ved Teistholmsteinen utenfor Sandøya i Averøy. Skipet var bygget i stål men drevet med seil. Vraket har etter det ble funnet i 1970 hatt mye besøk av dykkere noe som har ført til at det er mye som er fjernet. *M/S Guno* er siste vrak som er tatt med. Skipet som ble bygd i stål i 1910 forliste i 1953 og sank under berging. Den grunne dybden har ført til stor dykkevirksomhet på vraket noe den bærer preg av. Båten var tidligere en hvalbåt før den ble gjort om til lekter og til slutt motorskip.

SKIPSHISTORISKE KILDER.

Lorentzen har gått igjennom tollistene fra 1572 og kan fortelle at Bergen hadde en flåte på 91 fartøyer, hvor det var 14 nordlandsbåter, 6 pinker, 54 jekter, 3 store losbåter og resten større fartøyer. (Lorentzen 1959:140) Videre kan man også gjennom de nevnte listene se hvordan de europeiske konjunkturer er med å legge føringer for skipsfarten langs norske kysten. Året 1604 var trelasteksporten for Romsdalen bare på 768 lester, fordelt på 20 skip. Nordmøre hadde samme år en utførsel på 311 lester, fordelt på 8 fartøyer. Utover 1600 - tallet kan man derimot spore en sterk økning i eksport fra Møre og Romsdal, hvor det i 1629 utføres 2511 trelastlester fra Romsdalen og 3920 trelastlester fra Nordmøre. Vi kan også se at Nordmøre har passert Romsdalen i antall lester. (Berg 1941: 13) Den store økningen skyldes i stor grad utenlandsk aktivitet, noe som kan spores i tollistene over anløpne båter i Trondheim fra 1606 til 1630. Vi har der 202 anløpne skip fra Holland, 25 norske, 65 danske, 10 engelske og noen få fra Frankrike og Tyskland. Med andre ord en tydelig overvekt av Hollandske skip. Dette er et forhold som forandrer seg fra midten av 1600 – tallet. Da er det de engelske frakterne som i stor grad har overtatt. Sammenstill vi aktiviteten med anløpne fartøyer i Trondheim, Bergen og Kristiansund får vi en klar formening over hvilke skipstyper som var mest vanlig langs Hustadvika på denne tid. Året 1691 i Trondheim er 2 Hukkerter, 10 skip, 5 Bysser, 3 Galeaser/Galioter og 1 Kreiert beskrevet i Tollisten. I tillegg må vi ta med alle de trelastfartøyene som ikke er nevnt i nevnte tolliste, 43 stk. Her vil jeg gjerne legge til at fartøyer i innenlandsfrakt sjelden er nevnt i tollistene, noe som betyr at et stort antall med jekter og andre lokale båter må komme i tillegg. I året 1767 var det hjemmehørende 594 handelskip, noe som viser at en relativ stor del av skipene gikk i frakt forbi Hustadvika.³

I Kristiansund og Nordmøre ble det også bygget mange fartøyer fra 1700 opp til dagens dato. Fra 1776 til 1814 ble det bygd 12 jekter, 21 slupper, 9 brigger, 6 galeaser og 1 brigg. Jekter og slupper var av de skip som ble hyppigs bygd i Kristiansund i denne perioden. Utover 1800 - tallet ble det også bygd skonnerter og brigantinere. Fra 1871 til 75 var det 72 skip i utenriksfart og 25 i innenriks fart som var tilhørende Kristiansund.

Tollistene og listen over skipsbygging i området viser at det har vært stor aktivitet så langt som listene rekker. Problemet er selvsagt at de ikke går så langt tilbake i tid. Når de eldste vrakene vi har heller ikke går lengre tilbake i tid enn til tidlig 1700 er disse kildene begrenset bakover i tid. Om ikke annet så forteller dette oss at det har vært en omfattende seilas i området. Når vi også tenker over hvor mange skip og båter som har ferdes langs havstykket er det et svært lite antall med vrak vi har i forhold. Dette kan selvsagt skyldes flere forhold. En vesentlig forskjell mellom stål og tre er jo at treet i seg selv flyter såfremt ikke last eller noe trekker det under. Dette har trolig i stor grad ført til at de trebygde fartøyene ikke sank når de grunnstøtte. Kanskje de ble flisa opp til mange trebiter som igjen har flytt i land. Opp igjennom historien er det jo kjent at mange naust, hytter og hus er bygd av rakved som man har samlet i fjæra. Når også pælemarken liker seg godt ute på Hustadvika blir det dessverre lite igjen til forskerne. Likevel så er vel mangelen på undersøkelser og systematiske registreringer det største problemet.

8. Navigasjonsmerker.

HISTORIKK.

Seilingsmerker, varder og røyser er kulturminner som har en klar tilknytning til sjø og sjøfart. Likevel er det lite arkeologisk litteratur som omhandler dette da de fleste kulturminner blir funnet på land og kan sees fra land. Sjømerkene derimot er ment å kunne sees fra sjøen. Derfor er det blitt registrert få sjømerker også langs denne strekningen. Dette stammer fra ØK – registreringene som ble foretatt på områder som ble ansett som interessant for utbygging. Den ytterste kyst ble i denne sammenheng sett på som uinteressant. En annen grunn kan være at sjømerkene ofte ble ansett som etter- reformatoriske, og av den grunn ikke funnet arkeologisk interessant. Som sjømerker kan både røyser, graver og kors ha vært av stor betydning. Problemet kan vise seg å være når et sjømerke går av bruk. Sjømerker og seilingsleder endres over tid, derfor vil det være vanskelig å se hvilke elementer i landskapet

som ble brukt til navigering i tidligere tider og det eksisterer kun et fåtall gamle sjømerker som fortsatt er i bruk. Det eksisterer lite litteratur som om handler sjømerker langs norskekysten, men Morcken sin artikkel fra 1983 behandler temaet (Morcken 1983). Her viser Morcken hvordan man kan lokalisere og identifisere sjømerker langs leden.

Olaus Magnus var bekjent med sjømerkene, i sitt sjøkart fra 1539, *carta marina*, er det illustrert flere merker langs leden. Også i sitt verk, [*Historia de gentibus septentrionalibus*](#)⁴, fra 1555 omtaler han slike sjømerker som menneskelignende og oppbygd av stein. Dette kan bare vise til varder eller liknende konstruksjoner.

De første nedtegnelser av sjømerker og landkjenninger finner vi i gamle hollandske sjøkart og seilbeskrivelser. Lucas Wagaer (1589) har nedtegnet et kart på slutten av 1500 - tallet og er trolig et av de eldste som tar for seg Hustadvika. Kartet er ganske detaljert med tanke på hvor gammelt det er og imponerer med sin korrekthet. Kartet viser skjær og holmer, noen navngitte, samt det inneholder ankerplasser, ledmerker og lednavn. I 1643 (Blaue 1643) ble det utgitt en seilbeskrivelse fra Bergen til Stemshest. Denne seilbeskrivelsen tar for seg i detalj seilasen langs Hustadvika til Stemshest (ca. midt i det undersøkte området) hvor den tar for seg seilruter, farlige skjær, ankerplasser samt landtoninger og sjømerker. Denne seilbeskrivelsen, sammen med de følgende til Løwenørn (1791-92) samt seilbeskrivelsene og ledangivelsene til den Norske Los (1863 & 2003) gir oss et viktig bidrag til å se på hvor seilrutene, sjømerkene og utviklingen generelt har skjedd. Fra 1868 har vi også nedtegnelser over merker på den norske kyst som dokumenterer de sjømerkene som var gjeldende i dette året, samt det kom nye utgivelser i 1870, 71, 72, 73, 74, 82 som alle kommer med flere og nye sjømerker. Ved å sammenligne med siste utgave av DNL⁵ og de registrerte sjømerker anno 2006 får vi et ganske bra sammenligningsgrunnlag.

FUNKSJON.

Sjømerkene er til for markere farlige grunner og skjær samt hjelpe sjøfarerne å orientere seg på havet. Det er også vanlig at sjømerkene er til hjelp ved innseiling til havner eller gjennom trange sund, og de viser seg nyttig også i dag ved dårlige værforhold som tåke, snøfokk osv. Sjømerkene har en funksjon også i dagens samfunn og må derfor kunne sees som et kontinuitetsbærende element i kulturlandskapet. I mange tilfeller er det i senere tid blitt

⁴ Finnes oversatt til Engelsk og Svensk.

⁵ Den Norske Los

plassert fyr der hvor de eldste sjømerkene tidligere har stått. Trolig var sjømerkene i utgangspunktet plassert i forhold til en viktig ferdselsvei eller inn til en viktig havn. De mindre havner og ankringsplasser er det trolig ikke satt opp merker til. Sjømerkene kan da vise hvor den gjeldende led til enhver tid har gått.

I den eldste tiden ble det i stor grad tatt i bruk naturlige merker, merker som også i dag er av betydning for de sjøfarende. Dette er merker som topografiske landtoninger eller spesielle holmer. Sjømerker som varder og båker som vi har langs kysten stammer trolig fra det 18 – 20 århundre og kan i stor grad tilskrives den utenlandske innflytelsen som var sterk rådende i denne perioden med stor eksport av tømmer og fisk.

”... og hele tiden styrte vi etter varder som var satt på toppen av øyene, og som viste oss den raskeste og dypeste farveien.” (Wold 2003: 187). Sitatet er hentet fra en kjent reisebeskrivelse fra norskekysten og stammer fra italieneren Pietro Querini som forliste ved røst i 1432. Reisen fra Røst til Trondheim går langs kysten og viser at de seilte etter sjømerkene alt da. Behovet for merker å navigere etter er trolig like gammelt som den sjøveise ferdsel er. Allerede fra eldgamle tider har man brukt mød og landemerker for å gjenkjenn farlige fall og fiskeplasser, men også for å navigere etter. Gravrøyser har trolig også blitt benyttet som landkjenninger der de lå langs kysten. Dette vil jeg se nærmere på i neste underkapittel. Som en konsekvens av økt ferdsel langs kysten kommer også andre og nye merker til. Hanssen (1998) mener at behovet for merking langs kysten trolig har oppstått engang mot senmiddelalderen, når skipsutviklingen hadde ført til at skipene hadde andre krav til seilasen enn hva tilfellet hadde vært med de grunnere fartøyer fra tidligere perioder. Dette førte også til nye ferdselsveier.

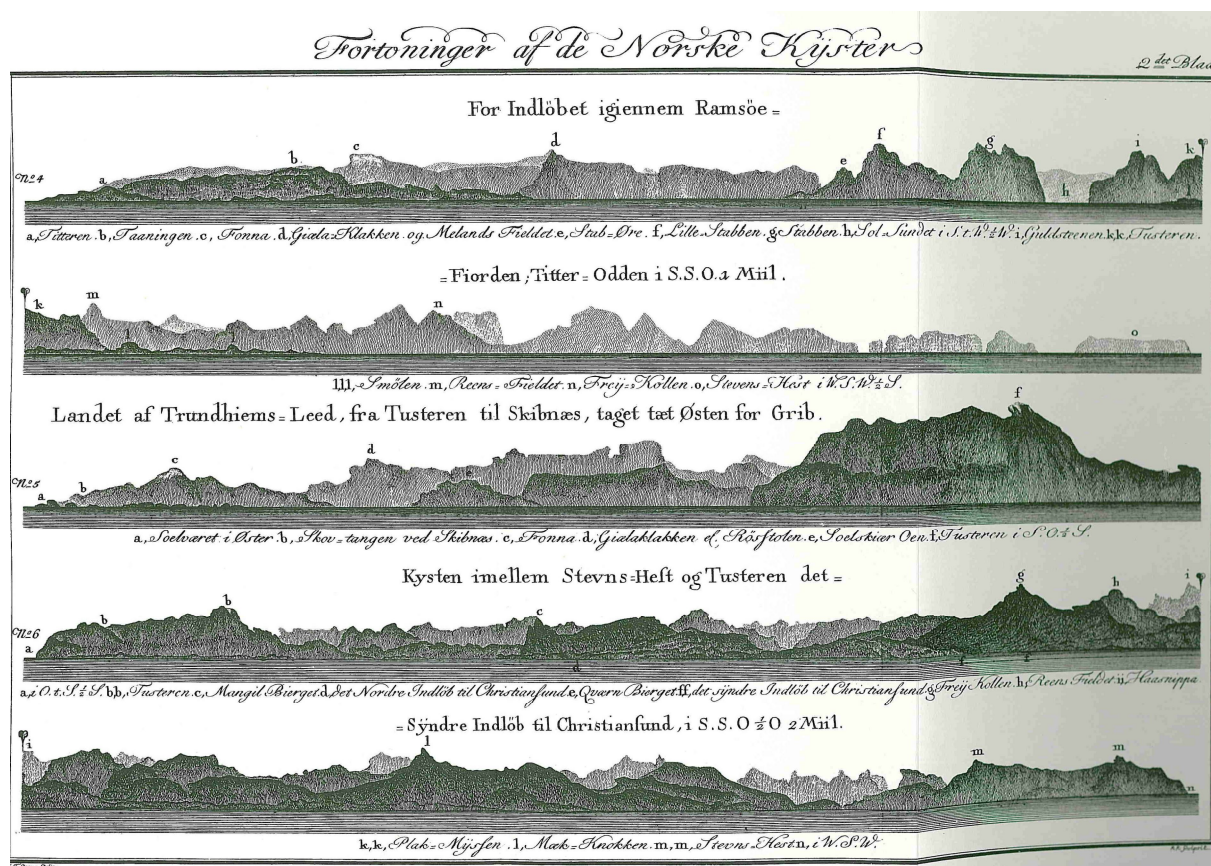
GRAVRØYSER

I avhandlingens sammenheng vil jeg ikke behandle gravrøyser som arkeologisk gravminner, men kun som en del av kildematerialet som er anvendt til å spore opp den eldste bruk av skipsleden. Slik vil jeg kun se på gravrøyser med strategisk lokalitet i forbindelse med potensielle drageid på Hustadvika. I arkeologiens forskningsklima strides man hvorvidt slike gravrøysers funksjon rører ved ferdsel langs leia. Jeg vil ikke begi meg inn på denne disputten, men behandler gravrøysene på lik linje med andre kulturminner som har en viss, men også ubestemt funksjon, i utviklingen av leia.

Kristian Løseth har i sin masteroppgave fra 2006 (Løseth 2006) tatt for de forhistoriske gravminnenes beliggenhet i kystlandskapet. Blant det han undersøker er hvorvidt gravrøysene har hatt noen betydning i forhold til forhistorisk seilas i landskapet. Blant konklusjonene i hans masteroppgave sier han ” Det er først og fremst de store gravrøysene ved havner og innløp til fjorder og sund som gir inntrykk av å ha vært seilingsmerke. Dette understreker også at det er røyser i slike områder som har blitt påbygd med varde i ettertid ”(Løseth 2006: 110). Undersøkelsen viser at noen gravrøysen trolig har blitt brukt som seilmerker som viste den dypeste leia.

Løseth mener også at sammenfallet mellom gravminner og varder er såpass omfattende at det er grunn til å anta at dette var en av gravminnenes opprinnelige funksjoner. Denne tolkningen gjør at en kan spore varder og deres funksjon langt tilbake i tid (Løseth 2006:112). Roald Morcken mener at omtalen av sjømerker i Eldre Edda tyder på at kunstige sjømerker var vanlige alt da (Morcken 1983:71). Silhuetter i landskapet veileder en hver ferdamann både til lands og til vanns, både da og nå. Gjenkjennelselementet har utvilsomt vært av vital betydning for fortidig seilas.

LANDKJENNINGER / MÈD.



(Fig 10. Landtoninger fra Löwenörn 1791)

Når man fant en bra fiskeplass eller en farlig grunne tok de alltid méd, som betyr landemerker, for å finne tilbake. Det vanlige er å bruke to forskjellige punkt slik at man får en krysspeiling. Slike méd har vært benyttet i hundrevis av år på sjøen, hvor det har gått i lærdom gjennom generasjoner. De benyttes også den dag i dag for å finne tilbake til bestemte steder, blant annet for å finne tilbake til sunkne skip. Bildet ovenfor er hentet fra Löwenörns seilbeskrivelse over skipsleden fra 1791-2. Bildet viser fjellformasjoner som man ser dem fra gitte plasseringer langs Hustadvika, og er et godt eksempel på hvordan man brukte landkjenninger til mèding.

I 1959 gav fiskeridirektoratet ut Fallboka for Møre og Romsdal (Uksnøy 1959), en bok som tar for seg landemerka for de farligste falla samt landtoningene for fylket. Denne boken samlet inn kunnskapen som de lokale fiskerne/sjømennene hadde til bevaring for ettertiden. Det vil bli for omfattende her å gå gjennom hver landkjenning, ei heller ønskelig. Derimot kan en gjennomgang av boken gi oss klare indikasjoner på hvor leia har gått, og hvordan man har seilet for å komme til gitte fiskeplasser. Det kan for eksempel stå: ” 24. Méd for leifallet: Kvitholmen fyr i høgste Freiøya og Svartokse- skjæret midt i Stemshest- salen” (Uksnøy 1959:25). Boka inneholder en stor mengde slik informasjon som gir klare indikasjoner utifra hvor du befinner deg på sjøen. Den samme boka omtaler også 44 fiskeplasser fra Bud til Griphølen som ligger like utenfor Kristiansund (Ibid:46 – 48). Disse médene viser i hovedsak til gode fiskeplasser for torsk. Ser man på det gjeldende området så er 44 gode fiskeméd et relativt stort antall, noe som bygger opp under de gode fiskeforholdene og viktigheten fisket har vært.

FISKEMÉD.

Når fiskerne satte ut for å fiske, visste de hvor de gode fiskeplassene var. De orienterte seg mellom skjer og fiskegrunner ved bruk av méd. Når en fisker mèder, finner de plassene ved krysspeiling, i krysspunktet mellom to linjer med to faste punkt. Dette ordet blir brukt om `médlinjer`, `médpunkt` og `grunner` og fiskeplasser som blir funnet ved hjelp av médpunkt. Ordet méd betyr i denne sammenheng midtpunkt (Ibid:45) Fjell og fjellformasjoner ble ofte brukt i denne sammenheng, som Løvenørns forteller i sin beskrivelse fra Hustadvika på slutten av 1700 - tallet. Et eksempel i kan være Stemshesten som er en viktig del av farvannsbeskrivelsene fra området (Løwenørn 1975). Médnavn kan stamme fra mèding, dvs at navnet på fiskegrunnen kommer fra en bestemt person som fant fiskeplassen og tok médet.

De mentale kart er en av de viktigste aspektene ved fiskemedene, hvor fiskerne har skaffet seg et indre bilde av landskapet under havbotnen. ”Når eg no sit her i denne vesle stova mi, ser eg botnen heile vegen utover så langt eg har drive (d.e. sjøen el. Fisket)(Slyngstad 1951:18). Hav kan bety fiskemed (Hovda 1961:29) Fiskemeédene inneholder informasjon om hvordan man skal kunne finne tilbake til samme sted igjen. Av denne grunn supplerer også fiskemédene oss når det kommer til stedsnavn.

ALLE DE MERKER.



(Figur 11 – Seilmerker kartutsnitt A)

Langs Mørekystrn finnes det mange forskjellige typer av sjømerker. Alt i 1791-92 ble det oppsatt en varde av jern på fuglen (Løwenørn 1975:4). Utover mot slutten av 1800 - tallet satte det offentlige i gang en omfattende merking av norskekysten. Det ble også utgitt fortegnelser over merkene noe som viser til hvilke typer merker det er snakk om, deres geografiske plassering, samt når de bli satt opp. Dessverre så tar de ikke for seg sjømerkene, og er derfor svært mangelfulle frem til 1882 som er det første året de tar for seg alle sjømerker.

I 1868 er det registrert flere jernsøyler, steinmerker, bøyer og stager med kost langs strekningen. Stakene med kost ble første gang offentlig utlagt i Oslofjorden i 1818, men har trolig et langt eldre opphav. Fra året 1878 ble stakene fargekodet med hvitt og sort, hvor da reglene ble følgende: ” Hvit stake med oppadvent kost betegnet at grunnen lå nord eller øst for merket. Sort stake med nedadvent kost eller uten kost, betegnet at grunnen lå sør eller vest for merket. Stake med hvite og sorte horisontale striper og med tverrspiler på toppen betegnet at det i løpets retning kunne holdes på begge sider av staken” (Hanssen 2000: 17). Problemene som skulle bli løst ved innføringen av det nye systemet i 1878 vedble, og fra 1900 – tallet vurderte man å innføre en ordning hvor røde staker sto til babord mens sorte sto til styrbord, samt at man ønsket å fastslå en hovedretning i leia. Først året 1921 ble dette systemet innført for hele landet (ibid). Dette systemet hadde vi helt til 1981, hvor Norge innførte et merkesystem etter IALAs⁶ retningslinjer. Fremdeles gjelder regelen om at hovedleden går fra Lindesnes til Russergrensa, men innseilingen til havner merkes slik at der det er flere innløp går seilretningen til havna fra vest og ut av havna fra øst (Hanssen 2000:18).

⁶ International Association of Lighthouse Authorities



(Figur 12 – Seilmerker, kartutsnitt B)

MERKETYPER.

De faste dagmerkene har variert stort både i form og byggemåte gjennom tiden. De menneskene som har vært involverte i oppsetting av merker har gjerne benyttet seg av det som var praktisk og lett tilgjengelig, noe som har bidratt til den store variasjonen. Likevel er det en del merker som ”går igjen” langs kystlandskapet. Den enkle merkingen har gitt og gir de sjøfarende en nødvendig hjelp til å navigere seg mellom holmer og skjær. I dag blir en del av merkene vedlikeholdt av Kystverket, men i tillegg finnes det mange private merker og gamle nedlagte ”ruiner” fra hin dager. Vi har mest kunnskap om de merkene som fortsatt blir vedlikeholdt, de kan vi lett se mens vi reiser gjennom landskapet. Vi kan også se en del eldre og kanskje private merker, men der har vi mindre kilder å lene oss mot. Derfor blir jeg i hovedsak nødt til å forholde meg til de merkene som man kan si noe av, de som er blitt oppsatt av Kystverkets forløpere samt de andre som er omtalt i kildene.

VARDER.

De eldste vardene ble i hovedsak satt opp av løse og sprengt stein uten mørtel som bindemiddel. De måtte da bygges i trygg avstand til flomål og bølgeslag. Vardene kan variere i både form og størrelse, dette selv om merkevesenets standard lengde var en kjegle på rundt 5 meters høyde. Der vardene skal vise selve løpet til leden er de ofte forsynt med en jernstang og viser på toppen (Hanssen 2000:31)

De fleste kjente vardene er bygd av merkevesenet i perioden 1870 – 90 og da ofte så nær sjøen at de måtte kunne tåle påkjenningen av uvær. Vardene fra denne perioden er derfor murt av stein med sementmørtel som bindemiddel. På lave skjær helt ute ved havet hvor påkjenningene er hardest ser man ofte merker etter stadige reparasjoner, blant annet ser vi at armert betong etter hvert erstatter tidligere byggeteknikk. Det var vanlig å ta ut stein på stedet hvis det var mulig, små steinbrudd i nærheten av vardene kan forteller om det (Ibid). Trolig er mesteparten av steinen hentet ut med håndkraft, kiler og slegge. Mens på de eldste vardene er det oftest brukt ubearbeidet stein, noe som kan gi oss en relativ datering. I mange tilfeller har man forsynt seg med stein fra den gamle varden ved byggingen av den nye.



(Figur 13. 2 varder ved Brattskjerdingsuten ved Orskjæra utenfor Averøy. Foto: Bjørnar Lundberg Bøe)

Bildet viser med tydelighet at det også har skjedd langs Hustadvika. Varden til høyre er den eldste og er bygd i tørrmur. Til den nye varden til venstre har man forsynt seg med stein fra den eldre varden.

JERNSTENGER.

Jernstengene er nok de mest vanlige dagmerkene vi har langs kysten og de representerer en variasjon når det gjelder alder, slitasje og utforming. Jernstengene er ikke av samme alder som vardene kan være, og stammer i stor grad fra slutten av 1800 - tallet. De fleste offisielle stengene rager mellom 4 og 5 moh., mens en del private er kortere. De eldste merkene var oftest 6 tommer tykke, mens det er vanligst med 4 tommer i dag. De stedene hvor stengene er utsatt for mye sjøgang har de ikke toppmerker. Jernstengene er vanskelige å oppdage i mørket og deres funksjon er utelukkende som dagmerker. Alle eldre stenger som er nedsatt består av smijern og de nyeste er av stål. Variasjonen skyldes forskjellig kvalitet på jernet, noe som gjør enkelte stenger mer utsatt for korrosjon enn andre (Ibid:34)

STØPEJERNSØYLER.

Slike søyler er tykkere og bedre synlige enn jernstengene, men var vanskeligere å sette opp på undervannskjærene. Søylen er ca 30 cm i diameter ved foten og smalner oppover, og kan minne om et kanonløp i formen. Søylen befinner seg enten på tørt land eller på skvalpeskjær, ofte på svært utsatte steder i bølgesonen. En slik søyle finner vi ute på Orskjæra utenfor Averøy, nord i undersøkelsesområdet. Det er kjent tilfeller hvor slike støpejernsøyer er plassert oppå tidligere kanonløp, og kan da sees som en fortsettelse av et eldre sjømerke. Dessverre så er det ikke nødvendigvis så mye igjen av det tidligere merket noe som kan gjøre det svært vanskelig å identifisere en slik prosess. Den største tilveksten av slike søyler får vi i perioden 1870 – 1890, men det er kjent at de er utplasserte helt frem til 1947. Mange slike søyler er etter hvert blitt byttet ut mot jernstenger.

BÅKER.

Båke blir i dag brukt om større sjømerker i tre, og om ”trebeininger” av jern, som i merkevesenets første tid ble betegnet som ”duc d`albe”. Opprinnelsen til slike merker er det vanskelig å kunne fastslå, men som Hanssen (2000:37) sier: ”Da vi fra gamle kart og losbøker kjenner til tremaster, ofte med et kors eller en tønne i toppen, var blant de vanligste merkene før 1825”.

MASTER.

”Stang med tværtre” eller ”stang med tønne” er ofte omtalt i de første merkelistene. I dag har vi fortsatt mastetyper langs kysten som kan være etterkommere av denne type merker. Tremastene består i dag som regel av en lang rund stolpe eller en grov firskjæring, påmontert et tverrtre eller en ”tønne” i toppen. Midstolpen er vanligvis sikret med kraftige skråstøtter både av tre og smijern. Trolig har det stått merker på samme sted også før de mastene vi har i dag fikk sin plass, enten som en tidligere mast eller i en annen form for merke. Hanssen (2000:38) viser til en mast som er registrert i merkelista fra 1863, men som sannsynligvis er mye eldre, og en annen som er direkte plassert på ei gravrøys. Dette gjenspeiler en tradisjon med merkingen hvor moderne merker ofte blir satt på samme sted som eldre. Dette viser også at leia har gått her i lang tid.



(Figur 14 – Seilmerker, kartutsnitt C)

JERNBÅKER.

Også kjent som Duc d'albe, og er bygd på trefotsprinsippet hvor tre jernstenger er boret ned i skjæret. I alle nyere merkelister er de omtalt som jernbåker. Denne underbenskonstruksjonen har ofte blitt brukt ved oppsetting av sjømerker, hvor beinene er rammet ned i bunnen og buntet sammen med kjettinger, jernringer eller kiler oventil. Ordet er kjent i mange forskjellige former, men stammer fra Nederlandene rundt 1560. Hanssen (2000: 41) viser til at de i Bergensområdene har betegnelsen "dikkedall" som har vært brukt om utrangerte jernkanoner som er blitt satt ned i kaiene som pullere. Vi kan i hvert fall regne denne typen sjømerker tilbake til utpå 1600 - tallet.

FYR.

Fyrstasjonene langs Norskekysten er av relativ ung opprinnelse. Det første fyret ble satt opp ved Lindesnes i 1655 (Hanssen 2000:15). Ved havstykket fra Bud til Kristiansund er det 3 fyrstasjoner. Stavenes fyrstasjon og Kvitholmen fyrstasjon ble opprettet i 1842, mens fyrstasjonen ved Hestskjæret først sto ferdig året 1879 (Fyrdirektøren 1980: 59 - 65).

KVITHOLMEN FYR.

Fyret ligger på Hustadvika ca 4 km fra Vevang i Eide kommune og består av en rød fyrlykt på et hvitt betongtårn. Fyrets nåværende høyde er 25 meter, hvor lysvidden er 15,1 nautiske mil.

Året 1828 innstilte fyrkommisjonen å opprette en fyrstasjon på Kvitholmen i kombinasjon med et ledfyrtårn på Stavenes på Averøy. Likevel var det delte meninger hvorvidt Kvitholmen var det rette sted å opprette et fyr, blant annet skrev kanal-, havne-, og fyrinspektør Schive i 1835 at han hadde fått inntrykk av at det var delte meninger om Kvitholmen var det rette stedet for et kystfyr. Mange mente at et fyr på Ona måtte være bedre egnet. Etter litt om og men ble det foretatt en befaring på Kvitholmen i 1838, hvor de kom til den slutning av det høyeste punktet på Kvitholmen, 16 moh, måtte være best egnet til opprettelsen av fyret. De sakkyndige mente at det måtte bli snakk om et blinkfyr. De foretok også en befaring til Stavneset hvor de kom frem til at det høyeste punktet der skulle velges som stedet for et ledfyrtårn. Befaringens medlemmer uttalte at flere fyr måtte anses unødvendig, "da enhver sjømann som var kjent eller hadde los om bord, måtte kunne finne vei gjennom Fugleleia ved hjelp av disse to fyrene" (Fyrdirektøren 1980: 60). Til sammenligning er det i dag et tyvetalls fyrlys, lysbøyer, en rekke flytende merker samt varder og andre merker i det samme området.

Byggestarten ble i 1840, og det var i alt omtrent 100 mann i arbeid på Kvitholmen. Steinen som ble benyttet ved bygging kom fra et steinbrudd på den østlige delen av Kvitholmen, mens en rekke andre byggematerialer ble fraktet sjøveis fra fastlandet. Av denne årsak måtte de utvide og fordype havnen på Kvitholmen. I 1850 ble innløpet til havnen utminert, noe som gjorde den farbar i 16 fremfor de tidligere 8 timene i døgnet. 1906 måtte man foreta et inngrep i steintårnet for å gjøre om fyret fra kystfyr til ledfyr, noe som reduserte høyden med 8 m. En kuriositet, er at man i denne samme perioden vurderte å legge et ledfyr på skjæret Fuglen, men ble skrinlagt da man fant ut at Kvitholmen dekket behovet (Fyrdirektøren 1980: 61). Fuglen er da samme sted som det ble opprettet en jernvarde i 1792. Det gamle steintårnet står fremdeles og ruver som dagmerke på hustadvika, og brukes daglig både som landemerke og blinkfyr.

STAVENES FYRSTASJON.

Stavenes fyr ble tent 1. september 1842 og ble satt opp i sammenheng med Kvitholmen fyr. Fyret ligger på nordøstpynten av Bremsnes, ca 4 km sjøvei fra Kristiansund. Fyrbygningen ble opprinnelig satt i laftverk, med tre små værelser i første etasje samt ett værelse i loftetasjen og har nå en rød lykt på en 4 meter høy firkantet bygning. Lyset er 21,7 moh, og har en lysvidde på 14,3 n mil.

Fyrlykten ble plassert i et karnapp på stueveggen. Stavenes fyrstasjon har gjennomgått flere forandringer ettersom årene gikk. En del må nok skyldes de stadige sterke stormene der ute. Utdrag fra fyrvokterens rapport viser til flere slike stormer blant annet fra 1847, ”.. 16 nov.: Svær storm, sjørokk går over fyrbygningen. 4.des.: 6 utmattede sjøfolk kom i land fra en engelsk brigg som var forlatt på Fugleleia på vei til Arkhangelsk med trelast. Skuta hadde sprunget lekk, og pumpene var i uorden” (Fyrdirektøren 1980:65). Her ser vi at rapporten også nevner et forlis som har skjedd ved Fugleleia, trolig på vei inn mot Kristiansund.

HESTSKJÆR.

Utpå 1870 - tallet ble det reist et krav om ytterligere sikkerhet for trafikken langs Hustadvika og undersøkelser ble satt i gang for å finne et egnet sted for bygging av fyr. Lokale undersøkelser førte til at man valgte vestre Hestskjær. Under bygging viste det seg at forholdene var enda verre enn antatt, og det ble nødvendig å øke høyden på tårnet. Fyret ble første gang tent den 1. november 1879. Bygningen var av betong og har gjennomgått flere forandringer til det vi har i dag, noe som i stor grad har skjedd utav nødvendigheter etter

utallige stormer og orkaner. Hestskjær fyr fremstår i dag som et hvitt betonghus med fyrlykt på sylindrisk betongtårn. Lysets høyde er 24,5 m og man har en lysvidde på 15 n mil. Det finnes en eldre beskrivelse av fyrstasjonen hvor den beskrives som ”.. Vanskelig adkomst og av og til svær sjøovergang over bygninger, så der stilles sterke krav til gode nerver hos betjeningen” (Fyrdirektøren 1980: 63). Alle de tre fyrene langs Hustadvika er i dag automatiserte og avfolket, men står der som minnesmerker over tidlige tiders seilas langs leden. De brukes både i sektorseilas og som dagmerker.

9. Havner/ankerplasser.

”Generelt viser sjøkartet til ankringsplasser som ligger godt beskyttet mot sjø og vind og som var like anvendelige i jernalderen som på 1800 tallet” (Elvestad 2005:16). En god havn i dag kan ha vært en god havn også for 500 år siden, dette da de samme topografiske faktorene spilte en rolle også da.

HAVNETEORI.

Når man ferder langs kysten med en båt eller et skip er det alltid et behov for en god havn. Havner er en faktor man således alltid må ha med i betraktning av et maritimt område. Vi finner mange differensierte havner, alt etter bruk og størrelse, men felles for de alle var evnen til å beskytte båter og skip fra havets dynamiske og sterke krefter. I norsk ordbok defineres en havn som et sted der en søker tilflukt og trygghet; sted der fartøyer kan ankre opp. I visse tilfeller kan nettopp havnen ha en av de viktigste premissene for etablering av bosetting ved et bestemt sted. Kristiansund er en by hvor havnepremissene har spilt en avgjørende rolle i utviklingen fra enkel bosetning til byoppkomsten.

Havner er en kildetype som er både maritim og terrestrisk av natur, og må sies å være en svært viktig kilde til studiet av maritime kulturlandskap. De finnes i et utall av varianter, og kan først og fremst deles inn i naturhavner og konstruerte havner. Denne kildetypen har mye å fortelle om menneskers tilknytning til havet, fordi det er her hav og land møtes. Havner er en sentral fornminnekategori for flesteparten av de aspektene av det maritime kulturlandskap. Mange betydninger for en havn i landskapet vil være åpenbare, men har også en viktig betydning for menneskets kognitive landskap. Dette fordi de fortidige sjømennenes erfaringsbaserte evne til å skille mellom en god og dårlig havn var ytterst viktig for hvor man valgte å la båten ligge i le. Havnenes eksistens er avhengig av den maritime aktiviteten hvor man bruker båter som er for store til å dra på land (Meløe 1990). Meløe argumenterer også for at en som ikke bruker det maritime landskapet ikke kan gjenkjenne en naturlig havn, fordi han ikke ser med de rette øynene. Dette illustrerer godt det faktum at mange aspekter av landskapet vil være vanskelig å finne igjen for en forsker som ikke ser på landskapet på samme måte som de menneskene hun studerer. På den andre siden kan arkeologer se etter materielle etterlatenskaper som antyder at et sted er blitt brukt som havn. Plasseringen til havnene langs strekningen kan si oss mye om utnyttelsen av skipsleden til enhver tid. Havner kan også fortelle oss mye om hvilke typer skip, hvilken periode det er snakk om og hva slags

skipsfart det var tale om. Nødhavner og ankerplasser er typer som det er mange av langs kyststrekningen.

Havnemulighetene er naturgitte, en faktor som bygger under en lengre tids bruk av en havn. Var det en god havn i middelalderen, var det sannsynligvis også en god havn i det forrige århundre. Men en havn kan ikke sees mer alene enn hva skipsleden kan, da det ligger i ledens natur å føre fra ett sted til et annet. Derfor må havner være en svært så integrert del av alle leder, hvor de både må ha vært bestemmelsessted og midlertidige stoppesteder.

KILDER.

Det er flere kilder som belyser havner langs leden, blant annet så omtaler både Peder Claussøn Friis i sin Norgesbeskrivelse en vanlig standard på avstand mellom havnene. Avstandsbetegnelsen er i *ugesjøes*, noe som ifølge Elvestad trolig hadde sammenheng med en praksis hvor en byttet roere etter en viss distanse, kalt *vika* (Elvestad 2005:11). Dette samsvarer i stor grad med de senere losstasjoner og gjestgiveri som ble opprettet langs strekningen. Selv om leden trolig har variert ut fra hvilken periode og størrelse på skipene er det trolig at navigasjonskunnskapene bygger på handlingsbåren kunnskap som man har med seg fra tidligere perioder. Denne kunnskapen er svært gammel og kommer nok fra den perioden hvor man rodde og padlet langs området. Her må det regnes med at kunnskapen øker, hvor man tillegger seg mer kunnskap ettersom utviklingen går sin gang. Derimot vil dette automatisk føre til at de seilende i stor grad vil benytte seg av de samme havner som man benyttet i tidligere perioder. De eneste unntakene må enten være om skipsutviklingen har gjort havnen utilgjengelig eller om landheving har gjort forholdene for grunne. Ved en slik innfallsvinkel kan man benytte seg av tidligere losbøker, sjøkart og seilbeskrivelser for å finne frem til de havner som ble benyttet. Like fullt må vi være klar over de farene ved å dedusere fortiden ut fra gitte nyere premisser, da spesielt å overføre de mot større seilskip som trengte større plass å manøvrere enn hva små ro – og seilfartøyene trengte.

Ser man på de lokale fartøyene som ble brukt langs denne del av kysten, sunnmørsbåten, nordmørsbåten og til dels trønderbåten, har utviklingen av båtene i liten grad forandret seg fra tidlig middelalder til langt utpå 1900 - tallet. Det er bare landhevingen og ny bosetting som er med og forandrer mønsteret. I stor grad kan man anta at en brukendes havn for de lokale båtene fra tidligmiddelalder også kan ha vært i bruk til langt utpå 1900 - tallet.

I denne sammenheng blir det svært nyttig å vite hvor langt man regnet med å seile i løpet av en dags seilas da man kan forvente å finne en havn i ved hvert stoppested. I en forordning fra 1200 tallet ble det bestemt at det skal etableres gjestgiveri for hver hele eller halve dagsreise, dvs. 36 eller 18 nautiske mil (Elvestad 2005:12), slike forordninger ble fremmet ved flere senere anledninger (Morcken 1978: 47-48). Ifølge Morcken utviklet slike skysstasjoner, vertshus langs leia seg til senere handelssteder. Anleggelsen av vertshus langs leia viser hvor viktig den var for kommunikasjonen langs Norge.

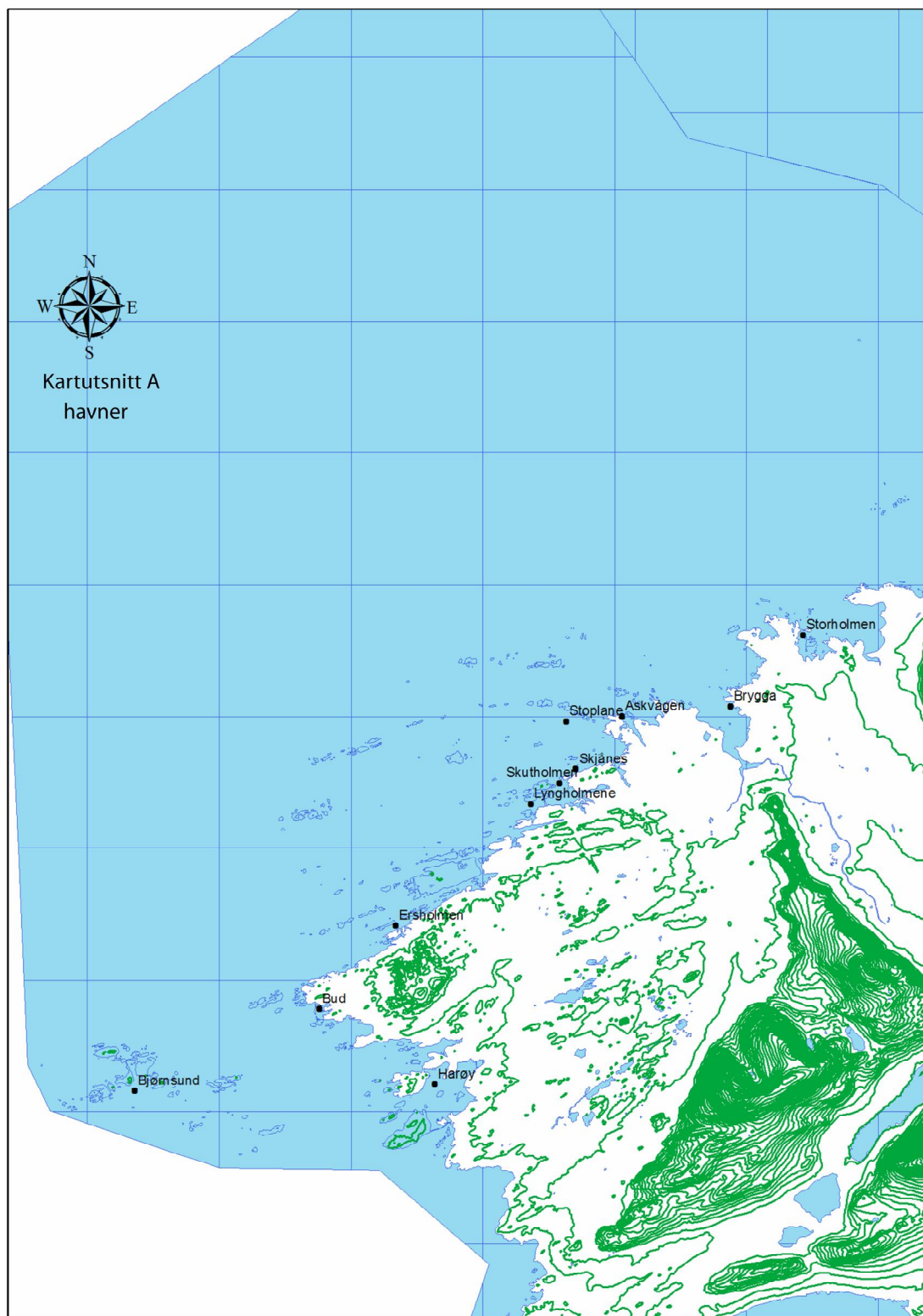
GJESTGIVERIER OG HANDELSSTEDER.

En fin måte å få en oversikt over hvilke handelssteder og gjestgiverier som var der ute er å se på manntallet fra 1701. Dette gir bare et lite bidrag i forhold til det store tidsspenn som avhandlingen omfatter, men gir likevel sikre og viktige bevis på hvor det har vært vanlig å legge til kai. De gir også sikre indikasjoner på hvor leia gikk på den gitte tid. Lene Strøm har i sin hovedoppgave fra 2004 (Strøm 2004:41-48) gått igjennom manntallene fra 1701 hvor hun også tar med Hustadvika til Ona i syd. Undersøkelsen hennes viser til folketellingen hvor folk har fortalt om hva slags drift det er snakk om og hvor de ligger. Dette gjør at vi får en del sikre plasseringer av havner og til en grad hva de ble brukt til. En annen form for havner som skjøt fart i senmiddelalderen var fiskeværene. Den store eksportboomen av fisk til utlandet førte til oppkomsten av flere fiskevær også langs Hustadvika. Like nord for Hustadvika vokser Grip opp som fiskevær på noen få stormutsatte holmer helt ute i havgapet utenfor Kristiansund, mens Bud vokser frem som fiskevær ved Hustadvikas sørlige avgrensing. (Foss 1995).

GAMLE LOSBØKER.

Den første offisielle Dansk/Norske seilbeskrivelsen av Hustadvika er det Paul Løwenørn som skriver ned i 1791 – 92. Denne første utgivelse av det som senere utvikler seg til å bli den Norske los beskriver hvordan man skal seile langs leden, og hvordan ledene går. Det er med plansjer over landtoninger man skal kunne se fra bestemte steder ute i havet. I sin gjennomgang av strekningen nevner han også de havner som ble benyttet i denne perioden. Jeg velger å presentere de havnene som kan gi informasjon utover det å være havn i seg selv. Dette vil bety at ikke alle havnene som er registrert vil bli tatt med i gjennomgangen, men de er likefull av stor betydning i forhold til å se hvor leia har gått.

HUSTADVIKAS HAVNER.



(Figur 15 – Havner, kartutsnitt A)

Innledningsvis kan man nevne Hustad kongsgård som ligger ved Hustad. Utgravinger ved Hustad kirke i 1993 og 1994 har påvist en bosetning i området, funn som er blitt koblet opp mot kong Øystein 1. Magnusson (ca 1088 -1123), som visstnok skal ha dødd under en fest der. Man kan i dag finne en bauta til hans minne på stedet. (Ringstad 1996 & 99, http://tux1.aftenposten.no/kul_und/kultur/d111133.htm). Det kan regnes som sannsynlig at man i tidlig middelalder hadde en form for havn her. Dette da det lå en kongsgård her samt det er blitt registrert flere gamle naust i området. Bukten ved Hustad har også en fin topografi som gjør at man kan ligge i le når det er dårlig vær. Stedsnavnet *Brygga* kan knyttes opp mot denne havnen. Arkeologiske undersøkelser ved Hustad har også avdekket 4 – 5 ulike områder hvor det kan ha stått hus i forhistorisk tid, i tillegg er det også gjort funn av kokegroper som muligens må sees i sammenheng. C14 prøver av de forskjellige husene varierer fra 260 – 495 e.kr til 660 – 880 e.kr. noe som er fra romertid/merovingertid opp til vikingtid. Man har også funnet asbestmagret keramikk, noe som trolig går helt tilbake til ca 700 – 400 f.kr (Ringstad 1999:119). Samlet sett kan man spore en bosetning fra omtrent eldre jernalder og kanskje helt til nåtid. Når man også vet at Kong Øystein hadde en kongsgård må en kunne anta at det har vært en maritim aktivitet også sammen med det agrare og at den maritime aktiviteten kanskje har satt igjen noen spor til oss.

Bud som avgrenser Hustadvika sydlig har helt klart vært en viktig havn og fiskevær, noe Norges siste riksrådsmøte som i 1533 ble lagt til Bud kan være en indikator på. Man regner faktisk med at Bud var det største handelssted mellom Trondheim og Bergen på 1500 - og 1600 tallet, helt til handelsutviklingen sørget for oppkomsten av Molde (1614) og Lille-Fosen, når Kristiansund (1631) gradvis tok over (www.mr-fylke.org). Like fullt fortsetter Bud å være en viktig havn både for fiske og ferdsel.

Det første sted man kommer til, og som nok ligger like nord for Hustadvika, er Grip. ”På den nordligste side av øyen er en liten ankerplass mellom skjærene, hvor et maadelig skip kunne om sommer dagene med godt vær stoppe, for å ikke forsættes av strømmen. Vesten, Norden, og Østen om den tør man meget vel nærme seg den omliggende holme og skjær, når man vil duve opp derunder, for å få los” (Løwenørn 1974: 17)



(Figur 16– Havner, kartutsnitt B)

Grip var altså et sted man kunne ankre opp så lenge været ikke var for ille eller man skulle ha los inn til Kristiansund. Videre så omtales det ingen havner spesifikt på Averøy hos Løwenørn. Håholmen ble etter hvert et fiskevær hvor man kunne ankre opp. Strømsholmen har også virket som handelsplass og ankringssted.

Løwenørn nevner mange ankringsplasser/ havner med fortøyningsbolter langs strekningen uten å presisere nøyaktig hvor de er. ” Inne på Trondheimsleden er det for øvrig en stor del stoppe - havner og anker - plasser, som skipene ved inn og utseiling betjener seg av, når natt, motvind, stille og en så strøm hindrer dem fra å fortsette deres reise, og det således var alt for farlig å krysse i så snevert farvann” (Løwenørn 1974: 21). Videre nevnes disse havnene som nødvendige men vanskelige å ankre i enten fordi grunnen er bratt, klippeaktig, små eller fordi de var vanskelige å komme ut fra. Dette hadde ført til at man hadde foranstaltet med fortøyningsringer til å fortøye med og andre ringer som man kunne bruke til å varpe⁷ seg ut med. Løwenørn sier videre at det av den grunn er nødvendig for de skip som seiler her å ha sine kabeltau og andre trosser i beredskap til i hast å bringe fartøyet til land med. Neste ankringsplass som omtales av Løwenørn er Smørholmen som ligger rett innenfor Kvitholmen. Ankringsplassen beskrives som en god havn spesielt for inngående skip som har truffet mot vind etter å ha passert fuglen (Varde) og som ikke ønsket å sette kursen mot det åpne hav igjen. Seiler man videre innen for skjærene ved Smørholmen kan man finne en god stoppeplass ved urvågen på Langøya, men den beskrives som noe vanskelig å komme ut av, da spesielt for inngående skip. (retning syd - vest). For de ville det bare være nyttig å trekke seg inn hvis det var vindstille med en så sterk strøm at de kunne risikere å drive på skjærene. For utadgående skip så er den fin og lun, og med en østlig eller sydlig vind kunne man godt komme ut av havnen. (Løwenørn 1974:21-22)

Videre sørover nevner Løwenørn også flere stoppesteder, ”Her i nærheten er adskillige gode stoppeplasser, både for nord - og sydgående skip, såsom ved *Bjørnsund*, *Harrøen Boeværet*, som kalles *Boesund*, og *Ersholmen straks nordenfor Guleberget*. Endu lengre inne, når man søgte denne vei fra til *Molde*, er der en meget god Reed i Bugten under *Agerøs-kirke på Gorsøen*.”

⁷ Forhale.



(Figur 17 – Havner, kartutsnitt C)

FORTØYNINGSMERKER.

Fortøyningsbolter er en kulturminnekategori hvor det er gjort lite. Har det vært en havn, eller fortøyningsplass så har ringene/boltene vært nødvendige. Tenker man over hvor mange steder man måtte søke ly og havn i knipetak eller når mørket senket seg så blir det lett å forestille seg at slike fortøyningsmerker er noe vi har mye av langs kysten. Ved deres iboende felleskap med havnene så vet man hvor man skal lete, og ser man på steder hvor det skal ha vært en gammel havn eller ankringsplass så er det med stor sannsynlighet at man også finner fortøyningsbolter. Hvis det er noe igjen av dem da. Finner man de så har man igjen problemer med å få de datert, selv om man har noen topologier å gå etter. Et annet problem er at havnene trolig har vært i bruk over en lengre periode og en må regne med at fortøyningsmerkene har blitt utskiftet eller reparert oppgjennom tiden. Likevel ligger det mye viktig informasjon som man kan samle inn ved å undersøke havner etter forskjellige typer fortøyningsmerker.

ÅBORDER.

Er steinhauger som er lagt opp for å brukes til fortøyning. Disse steinhaugene blir gjerne lagt i en grop i fjellet som hindrer steinene å gli ut, og fungerer til å fortøye med. Etter hvert ble det også vanlig å sette en trepåle i midten av dem, for å gjøre fortøyningene lettere. Navnet, aboard, ble opprinnelig brukt til alle naturlige fortøyninger (Rode 1941:209). Slike steinhauger har vi langs hele kysten. Blant annet så kjenner jeg til en fra Hitra i Sør - Trøndelag (Løset 2007). Trolig finnes de også langs Mørkekysten, selv om det foreløpig ikke er noen kjent.

FORTØYNINGSRINGER.

Er de mest synlige fortøyningene langs kysten, hvor de står på holmer og skjær langs skjærgården, så vel på nes og i vikene. Slike ringer ble det vanlig å sette på nødhavner og uthavner hvor skip møtte søke ly når uværet kom. Bevaringsgrad og utseende på slike ringer varierer stort, det samme kan alderen gjøre. Materialkvaliteten på jernet varierer også, noe som gjør at en fortøyningsring fra 1900 - tallet kan nesten være korrodert bort, mens en som er hundre år eldre kan være av god kvalitet. Ifølge Westerdahl (2006: 24) går bruken av slike store ringer helt tilbake til senmiddelalderen. De er også illustrert og beskrevet i Olaus Magnus Carta Marina fra 1539. Fra midten av 1600 - tallet begynte staten å ta seg av ringvesenet og opprettelsen av fortøyningsbolter ble til en viss grad styrt av staten (Rode 1941:210). At det tidlig var mange ringer er vel en overdrivelse noe som en befaring fra Åensira til Trondheim på 1730 - tallet viser, der det ble registrert 148 ringer. Går vi derimot til

året 1914 var det bare på uthavnene i den samme strekningen så mange som ca 5000 ringer (Rode 1941:212). En kan altså spore en rivende utvikling av ringsystemet som sammenfaller med den store boomen av seilfart langs norske kysten fra slutten av 1600 - tallet og oppover.

Fra 1800 - tallet av kom ringvesenet i en mer fast form. Det ble også fremmet nye forslag til standarder for fortøyningsringer i denne perioden. Blant de nye fortøyningsringene lå ringen løst langs omkring stolpen, til avveksling fra de eldre fortøyningsmerkene hvor det var et øye i toppen av selve stolpen, eller hvor det ikke var ring i det hele tatt. Forslaget ble vedtatt og stolpene kom med en ”T” form, med ringen liggende nederst slik at den ikke kunne tas av. I tillegg ble det foreslått at man skulle male en sirkel med hvit oljemaling fremfor fortøyningsringen slik at de ukjente skulle finne de nye fortøyningene. En annen aldersindikator er at man gikk bort fra å feste ringstolpene til fjellet med bly og heller støpe de fast med smeltet svovel iblandet fin sand (Rode 1941: 215-217).

Som man ser så har vi en ved ringene en omtrentlig avgrensning i alder fra rundt 1500 - tallet og helt frem til utpå 1900 - tallet. Likevel så kan vi gjennom Rodes beskrivelse av ringvesenet spore en utvikling av ringene som gir oss en viss ringtypologi. Dette kan være en viktig faktor for å kunne være med å avklare om det har vært en havn og fra når den har vært i bruk. Like fullt så må man ha i mente at fortøyningsboltene slites og at nye tilskudd kan ha kommet til på samme sted. Jeg synes likevel at de kan si mye om en havn, og at det helt klart henger sammen med seilskutene. Slike ringer og fortøyninger ligger den dag i dag der ute, men etter seilskuteperiodens slutt er det ikke bruk for de på samme måte som før, da seilskutene ikke kan gå mot vinden på samme måte som dagens motorskøyter.

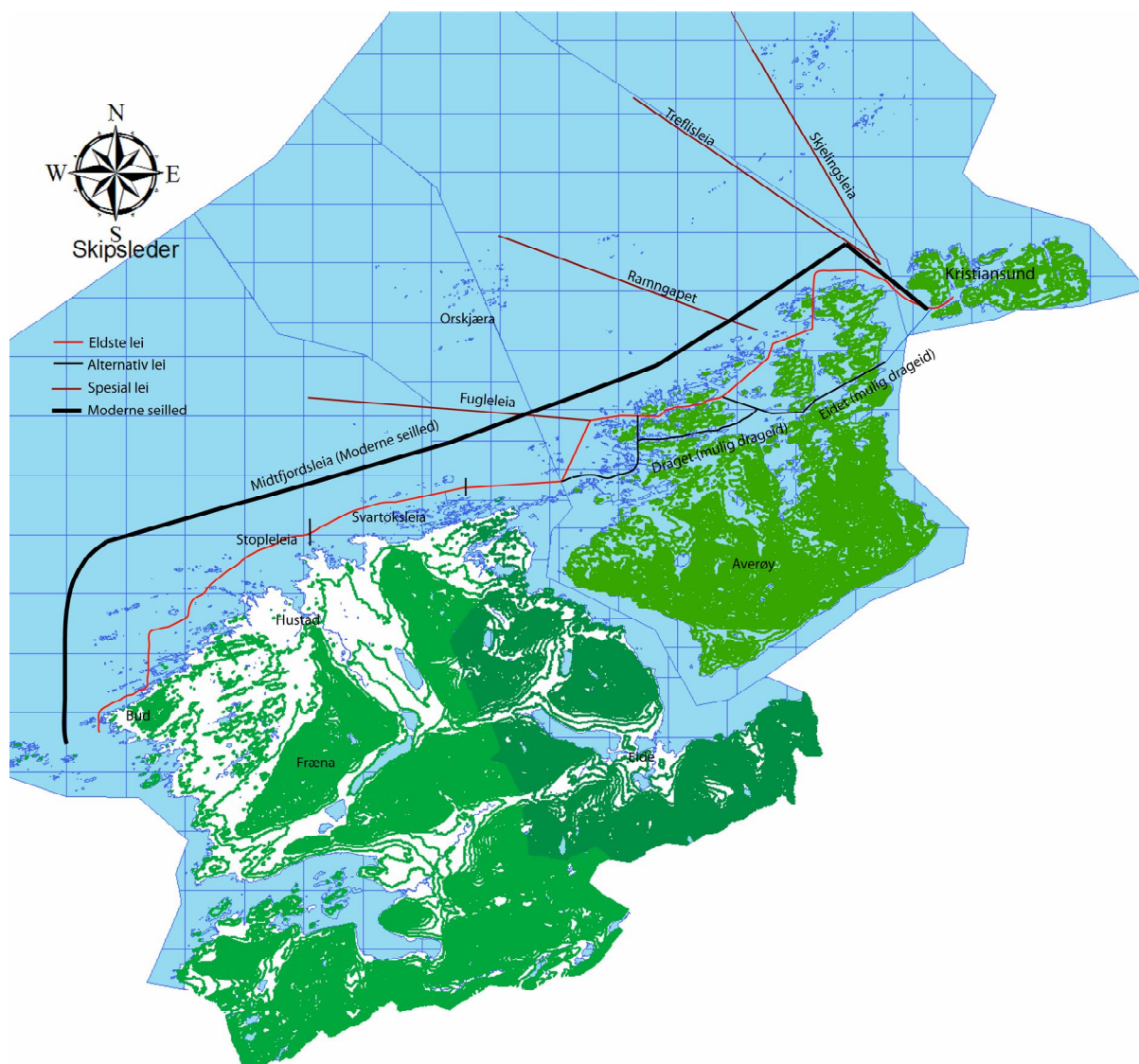
10. HUSTADVIKA – ANALYSE OG TOLKNING

Jeg har i de foregående kapitler gjennomgått de forskjellige kildene som jeg har ønsket å belyse. Skipsvrak, seilmerker, havner og stedsnavn har blitt tolket og plassert i kart hver for seg. Hver for seg gir de oss en bit av dette maritime kulturlandskapet, men først når vi ser dem samlet og foretar tolkninger får vi et virkelig innblikk i hva vi har jobbet med og ser de resultater en kanskje finner. Geografisk og romlig er avgrensningen enkelt, strekningen som omhandles er fra *Bud* i sør til *Kristiansund* i nord og gjelder de ytre deler av kystlandskapet. Innen dette området er det 26 skipsvrak som jeg har tatt med i analysen, de aller fleste fordi de alt faller under 100 - årsregelen, noen få fordi regelen snart også vil gjelde dem samt de bidrar med viktig informasjon. Informasjonsevnen til de forskjellige vrakene varierer mye alt ettersom. Spesielt gjelder dette de vrakene som det er foretatt undersøkelser på, noe som har ført til en økt kunnskap om dem. Disse undersøkelsene har også visst noe av informasjonspotensialet som man kan ta del i ved dypere undersøkelser av vraket og dets identitet og historie. Langs strekningen har jeg også registrert 34 havner/ankerplasser, hvor den eldste kjente trolig er Bud fra 1400 - tallet. Det er derimot mye som tyder på at det er eldre havner i området, blant annet ved Hustad men vi har ikke noe sikker datering på det. Jeg har også 137 seilmerker av forskjellig slag og alder, selv om de fleste nok må kunne sies å tilhøre siste del av 1800 - tallet finnes det indikasjoner på noen som er eldre. Av stedsnavn har jeg valgt å ta med 239 forskjellige navn, dette er navn som jeg har gått igjennom betydningen til og som jeg mener gir en maritim betydning til landskapet.

Skip har gjennom alle tider vært knyttet opp til den sosiokulturelle sfære, som et bevis på det teknologiske nivå det gjeldende samfunn ligger på. Selv om skipet i første rekke skal tilfredsstille de funksjonelle aspektene som samfunnet ønsker, finner man også en del kulturelle elementer som er viktig for utviklingen av skip innen et gitt område. Sjøbruk og maritimhandel vil være viktige faktorer i dette dynamiske samfunnsbildet og drivkreftene til videre utvikling av båtteknologien. ”Båtfunn og kunnskap om båttyper utgjør derfor en sentral kilde til det å få innblikk i mange ulike sider ved folks dagligliv langs kysten i fortiden” (Nymoen 1995:34). Ved kysten av Møre og Romsdal må en nok regne med at sjøverts ferdsel har vært både et fremkomstmiddel og verktøy for å overleve der ute blant skjærene. Fisket har lokal tilhørighet til området, mens den større fraktseilasen i området i stor grad har vært drevet av utenomregionale aktører. Likefullt så er det ikke så enkelt, de lokale båtene var nok universelle i bruk, hvor en båt gjerne ble brukt til fiske, varetransport og personbefordring etter behov. Dette har utomtvistelig skapt forskjellige ferdselsårer ut fra forskjellig behov,

noe jeg vil berøre så mye som mulig. Seilte man i frakt fra Lofoten til Bergen i en større fløyt var det mulig man benyttet seg av en annen seilrute enn hva en lokal færing ville bruke fra Kristiansund til Molde for eksempel. Skipsfart opp langs norskekysten til Russland ble også vanligere utover 1500 - tallet, samt man fikk en økt aktivitet av hvalfangst utover 1600 - og 1700 – tallet. Dette sammen med en stor økning i trelasteksporten førte til en markant økning av antall fartøyer som seilte langs norskekysten, samt en større diversitet av fartøyer. Derfor må vi ha fokus både på de norske aktørene samtidig som man må følge utviklingen i Europa.

Ut ifra premissene som jeg har gjennomgått i de forrige kapitler vil jeg nå gå igjennom dette kulturlandskapet, hvor jeg vil forsøke å tolke kildene samlet for å se hva som kan tolkes ut av det. I dette kapitlet vil jeg gå igjennom landskapet som om man seilte i et fartøy fra Bud i sør til Kristiansund i nord, hvor jeg da vil beskrive og tolke kildene underveis som i en sjøbeskrivelse og hvor de forskjellige seiledene blir omtalt underveis.



(Figur 18, Seilleder)

ANALYSE.

Bud eller *Buaværet* som det også kalles er kjent alt fra 1400 - tallet. Man antar at *Bud* oppsto engang på 1400 - tallet. Årsaken til at den faste bosettingen er så ung kan være at fisket ikke gav godt nok levegrunnlag før en hadde utviklet en stor nok fiskeeksport til at det lot seg gjøre å livnære seg fullt ut på fiske. På 1400 - tallet var det en storhetstid for fiske langs denne del av kysten, noe som kan ha gjort sitt til at *Bud* var en nokså viktig plass langs kysten. Dette viser tydelig at *Bud* var en viktig del av næringslandskapet i området, noe som igjen må ha visst seg i transportlandskapet ved at båter og skip har vært innom. Rundt 1520 skal det ha vært bosatt 128 mennesker der ute (Sandøy 1997:10). På land har vi flere eksempler på navn

som forteller om aktivitetene i oppkomsttiden i *Bud*, *Kipersundet* viser til en som lager tønner noe man trolig fikk stor bruk for når silda utviklet seg til å bli salgsvare. Navn som *Båthaugen* og *Sjåhaugen* vitner om fiskeriene, hvor det første viser til steder folk dro opp båtene og det siste viser til en bestemt haug hvor folk gikk på for å se utover havet. Totalt sett gir dette et bilde av et fiskevær som utviklet seg fra 1400 - tallet hvor det er mange kilder som viser til bruk av landskapet.

Setter vi så kursen ut moloen på *Bud* passerer vi to jernstenger som er satt opp før 1874. Fortsetter vi så mot vest forbi *Oddeholmene* får vi steinvarden på *Langholmen* på styrbord side og fiskeplassen *Buadjupet* på babord. *Langholmenvarde* kan vi med sikkerhet si er satt opp før 1893 for å hjelpe med innseilingen til *Bud* havn når man kommer sørfra langs leden. Selve *Bualandet* er temmelig lavt. ” På dette ligger *Gulberget* som en temmelig fremtredende isolert Høide og danner et godt Merke, naar man kommer ind under landet, mens det pågrund av sin ringe høide (460) Fot ei kan sees paa nogen længre Avstand. Bud kirke sees også fra sjøen av” (DNL 1893:61), og er et ypperlig eksempel på bygninger som blir brukt til seilmerker. Som vi da ser så brukes varden på *Langholmen* og landtoninger fra *Guleberget* og *Bud* kirke til å navigere inn mot havnen. Etter å ha passert varden på *Langholmen* setter man kursen mot nord og kommer inn på hovedleia.

Velger man derimot å sette kursen nord rett etter utløpet av havnen i *Bud* kan man seile mellom *Langholmen* og fastlandet. Det er flere merker ved løpet fra slutten av 1800 - tallet og man kommer da inn på *stopleleia*. *Stopleleia* er en led for de mindre fartøyer og helst når været er nokså bra. Det er flere indikasjoner på at denne leia kan være av de eldste i området. Langs leia ligger det mange havner hvor mange av de har fortøyningsringer. Leia går også helt til Hustad, hvor man fra utgravinger og sagaer vet det har vært bosetting helt fra eldre jernalder. Fra sagaene er Hustadgården kjent som kongsgården til kong Øystein I. Magnussen fra 1100 - tallet. Man vet jo at båt og skip var det man brukte til å reise med i gamle dager og det er derfor meget sannsynlig at de brukte å seile ut til Hustad. En sannsynlig tolkning må derfor være at de har vært meget maritime helt fra gammelt av, hvor fiske og fangst har vært en viktig tilleggsressurs til jordbruket. Det er også blitt registrert flere naust, samt mange av stedsnavnene viser til maritimt virke. Blant annet så ligger stedsnavnet *Brygga* inne i Hustadbuktas nordlige del. Denne ankerplass og havn finner vi omtalt i DNL fra 1893 og er beskrevet med fortøyningsbolter. Topografisk er det ganske grunt inne i bukta med sandgrunn noe som kan ha vært ideelt til strandsetting av båter og skip i eldre tider. Hvis vi da følger de

tolkningsrammene som vi i tidligere kapitel har kommet frem til, hvor mindre skip/båter helst seiler nært land med mange mulige ankringsplasser i nærheten er det sannsynlig at stopleleia er av en ganske høy alder. Stopleleias akilleshæl, om man kan uttrykke det slik, må vel sies å være alle undervannskjæra og at det da er meget vanskelig å navigere noe som i nyere tid har ført til mange navigasjonsmerker i form av jernstenger, båker etc. Trolig må de som seilte på denne leden hatt gode kognitive kart over området samtidig som de må ha benyttet seg av mødlinjer for å merke seg hvor skjærene var. Det er derfor flere indikasjoner som kan vise til at denne leden er ganske gammel. Trolig var det stort sett lokale eller andre kjentmenn som har benyttet seg av denne leden.

Det er ikke registrert så mange vrak i langs stopleleia, det kan selvsagt være mange årsaker til dette, men som nevnt tidligere er det ikke blitt foretatt noe systematisk søk. Det er derimot funnet en galeas like ved stopleskjæra. Når man så vet at stopleleia ble benyttet av de mindre båtene da leia går mellom mange skjær og like under land er det ikke sikkert det er så mye vrakrester å finne. Med tanke på at de var mindre trebåter så sank de fleste ikke, men ble slått biter og trolig flytt inn i fjæra hvor vrakgodset har blitt benyttet av lokalbefolkningen. Når man har det som premiss må en heller lete på bunnen etter deler som har tilhørt båtene sånn som ankre, tønneband og keramikk.

Langs stopleleia finner vi også stedet *Vikan*. Navnet stammer trolig fra ordet vik og viser til et sted hvor landet viker tilbake. Navnet kan føres helt tilbake til vikingtid og det er derfor mulig å anta at også her kan det ha vært ankringsplass eller havn helt tilbake til kong Øysteins tid. Det har også vært drevet gjestgiveri på *Vikan* helt opp til nyere tid. Det er ikke utenkelig at *Vikan* tok over for Hustad etter hvert som båtene utviklet seg og man begynte å anse Hustad som for grunn til å ankre opp i. Stedene ligger like ved hverandre og er med på å underbygge stopleleias sannsynlige alder og viktighet alt i tidligere tider.

Ved Hustad går stopleleia over til svartoksleia som går ut til store Sandøy på Averøy. Leia har blitt oppkalt etter skjæret svartoksen som ligger mellom Hustad og Kvitholmen og har trolig fått navnet sitt da det er lite, sort og vanskelig å få øye på. Samtidig så ligger det midt i skipsleia og må anses som et farlig skjær. Av den grunn ble det på 1800 - tallet reist en steinvarde på den (første gang dokumentert 1882). Sammenstiller man det med de tolkninger vi har gjort av seilmerker fra gammelt av er det ikke usannsynlig at det har stått varder eller andre merker for å markere dette farlige skjæret også i tidligere tider. Langs leia fra Hustad

mot svartoksen ligger det også et skipsvrak, like ved *litleflesa*. Det er et stålskip bygd i 1905, og som ble bombet under krigen. Skipet tilfører oss ikke så mye i seg selv, men med dens posisjon viser den også til bruk av svartoksleia. Selv om man fikk satt opp steinvarde på svartoksen mot slutten av 1800 - tallet forliste det skip der. Året 1935 sank kutteren m/s Vikertangen her. Kutteren ble bygd i 1890 og ble senere tilført motor. Som litleflesvraket kan man også her anta at kutteren viser til bruk av skipslei ved sin posisjon, samt den underbygger den risiko svartoksen har for de seilende. Selv om det bare er registrert 1 skipsvrak her må en anta det for sikkert at det har forlist mange flere båter og skip her. Kutteren som skipstype var også vanlig på kysten helt fra 1700 - tallet, samt de ble ofte omgjort til skonnert. Som vi vet fra tollistene som er gjennomgått var det mange skonnerter som ferdet langs denne del av kysten på 17 – 1800- tallet.

Seiler vi så videre mot *Kvitholmen* får vi *Leiskjæret* på babord side og *Gylta* like foran. Ved *Gylta*, som er et annet ord for purke ligger farlig til ved leia noe navnet også viser til da man anser det for et tabuavn. På skjæret finner vi også vraket av en tidligere hvalbåt, *M/S Guno*, samt vraket av skipet *Turisten* skal ligge her. Dessverre så ligger vrakene i såpass fin dykkedybde at det er lite igjen av vrakene. Innefor *Leiskjæret* er det flere ankringsplasser som er blitt brukt gjennom tiden. Ved *Teistklubben* ble det også opprettet en losstasjon og man finner flere ankringsplasser og havner i tilknytning og i nærheten av den. De fleste av dem skal ha hatt fortøyningsbolter. Vi kan dessverre ikke tidfeste havnene noe mer enn at de har vært i bruk fra 17 - 1800 - tallet, men det kan være sannsynlig at man kan dedusere seg tilbake noen perioder i tid. Har man i bakhodet at de fleste båtanløp trolig var av lokal type, eller mindre seilskuter også langt opp mot vår tid kan man anta at havnene har hatt et langt livsløp.

På *Kvitholmen* ble det i 1840 årene reist den første fyrstasjonen langs området. Fyret ble satt opp for å hjelpe de seilende gjennom fugleleia hvor fyrstasjonen sammen med et blinkfyrtårn på Stavenes ble ansett som tilstrekkelig merking. Plasseringen ligger også like utenfor *Vevang* og havnen på *Smørholmen* og må sees i sammenheng med havnene og stoppleleia også. Når man også opprettet en losstasjon på *Teistklubben* like ved får man et tydelig inntrykk av at dette var et område med rik aktivitet. Tilfeldig er heller ikke dens plassering som ligger i sammenheng med det som vi anser som en av de eldste skipsleiene langs Hustadvika. *Kvitholmen*, hvor navnet trolig kommer av at berget på holmen er kvit har trolig blitt brukt som seilmerke også lenge før fyrstasjonen ble opprettet. Ut fra tidligere tolkninger av gamle merker kan det også være sannsynlig at det har vært en eller annen form for merke på holmen

også i tidligere tider. Uansett så ligger *Kvitholmen* svært sentralt i skipsleiene som går langs Hustadvika, enten man seiler langs stoppleia/svartoksleia eller følger den nye skipsleia som går utenfor.

Utenfor *Smørholmen* og inn mot *Vevang* ligger det mange vrak. *Vevang* kjenner vi til alt fra 1500 - tallet og vokste frem grunnet de rike fiskeriene i området i den perioden. *Strømsholmen*, som er holmen like ved, er også senere kjent som et gjestgiveri samt man har *Smørholmen* som også er kjent som gjestgiveri fra Løwenørns seilbeskrivelse fra 1791. Sett i denne sammenheng er det kanskje ikke rart det er registrert såpass mange vrak her. Dette må selvsagt også sees i sammenheng med den relativt store dykkeaktiviteten i dette området i nyere tid, noe som skyldes at det gamle gjestgiveriet nå er blitt et internasjonalt dykkesenter. Like utenfor *Vevang* har vi de eldste registrerte vrakene langs Hustadvika. I kapittel 8 om skipsvrak omtaler jeg 3 skipsvrak som trolig var fløytskip. Disse skipene ligger rundt *Strømsholmen*, *Vevangområdet* og må sees i sammenheng med historisk aktivitet i området. Fløytskipene er kjent for å seile langs kysten av Norge for å laste opp med klippfisk eller tømmer og det virker derfor innlysende å se de i sammenheng med *Vevang* som fiskevær og etter hvert *strømsholmen* som gjestgiveri. Fløyten er også kjent fra slutten av 1500 - tallet og selv om vrakene som er funnet her er fra 1700 - tallet kan det virke som en plausibel slutning at det også kan ligge flere og eldre fløyter i området. Uansett så fremstår *Vevang*, *Strømsholmen* og *Smørholmen* som et område med stor aktivitet fra 1500 - tallet. Området ligger også strategisk til ved inngangen fra sør inn i Kornstadvfjorden som man også kan følge helt til Kristiansund, eller innover fjordene til Sunndal. Kom man seilende fra sør hadde man her altså valget mellom å sette seil inn i Kornstadvfjorden, eller følge ytterkysten av Averøy til Kristiansund. Trolig valgte mange skip å seile Kornstadvfjorden inn til Kristiansund, spesielt om været var dårlig. Fjorden er generelt fri for farlige skjær og blir betraktet som en fin led. Like fullt så var det mange som valgte å seile ytterkysten videre mot nord av forskjellige grunner. Blant annet da strekningen er kortere og man har sikrere vind.

Vi ser også at det ble satt opp mange seilmerker langs både stoppleia og svartoksleia utover 1800 - tallet. Årsaken til at man setter opp navigasjonsmerker er for å forenkle seilasen i området, noe som igjen underbygger skipsleias betydning. I noen tilfeller er det også sannsynlig at det har vært betydelig eldre merker i samme området da det har vært vanlig gjennom tiden å plassere nye merker der hvor det tidligere har vært eldre merker. På kartet ser vi at det generelt er mange merker langs stoppleia, men like fullt så skiller havneinnløpene

seg ut med særdeles tett merking av farlige skjær og grunner. Ser man på Hustadbukta som leder inn hvor kong Øysteins kongsgård lå, er det også her svært tett merket hele veien inn til land. Selvsagt er det et langt tidsspenn mellom kong Øysteins kongsgård på midten av 1100 - tallet og til navigasjonsmerkene som vi har stående fra slutten av 1800 - tallet. Men mangelen av maritime kulturminner fra perioden fra 1800 - tallet og ned mot middelalderen kan skyldes flere faktorer. Det skyldes blant annet at ingen har vært i området og sett etter eldre maritime kulturrester. Hadde man drevet med en systematisk undersøkelse av området etter slike kulturminner vil det ikke være usannsynlig at man kunne oppdaget flere eldre kulturminner i området. Andre grunner til mangelen på funn kan selvsagt skyldes at det ikke er mer igjen av dem. Eldre varder kan ha blitt byttet ut mot nye osv. Like fullt så viser stedsnavnene til en maritim bruk av området, sett i sammenheng med resultatene av de terrestriske gravingene får man et bilde av et område som har vært aktivt knyttet opp mot den maritime sfære i lang tid. Det som er klart er det har vært mennesker som har hatt en sterk maritim tilknytning helt til 1100 - tallet, trolig også enda lengre bak i tid.

Fortsetter vi seilasen vår nordover mot Kristiansund må en velge om en skal seile innenfor eller utenfor *Dromskjæra*. Utenfor ligger skjæret *Bjugna*, som trolig betyr bjørn og er et tabunavn å regne. Med tanke på *Bjugnas* plassering i leia, samt skjærets topografi gjør det til et meget farlig og utsatt skjær. Det er også registrert flere skipsforlis på *Bjugna*. I 1909 forliste hurtigruten *Olav Kyrre* der, og i 1905 forliste stålfrakteren *D/S Wavelet* der. Disse to vrakene er trolig bare en brøkdel av antallet forlis på stedet. Blant annet så telte jeg personlig 3 vrak på ett dykk på stedet, men alle restene var av metall. Siste forlis på stedet skjedde januar 2007, hvor fiskebåten *Herøy* rente på skjæret og etter hvert sank. Forliset av *Herøy* viste hvor sterke krefter det kan være der ute. 3 uker etter forliset var jeg nede for å inspisere vraket, og det som tidligere var en båt var nå blitt redusert til spredt skrapmetall. Svært lite var igjen av båten. En kunne kjenne dønningene helt ned på 30 meter, og det på en finværsdag. Så selv om det har vært mange forlis der ute, er det lite sannsynlig at det er så mye igjen man kan finne rester. Dette gjelder spesielt hvis man tenker tilbake til de periodene før stål ble benyttet til å bygge skrogene med. Like fullt ligger det mye rester fra båter og skip der nede, og selv om noen av vrakene er registrerte kan det være mulig å finne flere skipsrester hvis man foretar en undersøkelse der nede.

Det har trolig vært to leier akkurat her, hvor den ene går mellom *Bjugna* ytterst og *Dromskjæra* innerst. Mellom *Dromskjæra* og *Tennskjæra* er det forholdsvis mange små skjær

som gjør seilassen meget vanskelig. Innenfor derimot, kan en seile og en seiler også litt i le for bårene utenfor. Bommer man på leden kan det være meget lett å grunnstøte, noe seilskipet *Sancte Matias* må ha oppdaget når det rente i senk like ved *Hummerviken* mellom *Tennskjæra* i 1718 med sin last på 2800 tønner rugmel. Mange av navnene som ligger i den gruppen av skjær som er der ute må kunne sies å henvise til forlis og farligheter langs leia. Blant annet så kan en tolkning av *Mannskjæra* vise til et tilfelle av forlis hvor mannskap har kommet seg på de skjærene. Mannskjæra ligger like ved skjæret *Trollbåren*, hvor en vanlig tolkning av troll er at det viser til en farlig og skremmende plass.

Lengre inn har vi flere havner blant annet *Håholmen*. Som i dag er mest kjent gjennom Ragnar Thorset, hvor de blant annet har en replika av en knarr liggende. Navnet *Håholmen* kan ha sammenheng med hár, som betyr årekeip. Det henger sannsynligvis sammen med at det har vært et sted hvor man byttet roere, eller kanskje også et overnattingssted. *Håholmen* som vi kjenner det i dag stammer i hvert fall helt tilbake til begynnelsen av 1700 - tallet og var da et fiskevær som lå strategisk til ved skipsleia. Det er også kjent andre ankerplasser og havner i området. Blant annet så har man ankerplass ved *Geitøya* som ligger like ved *Eldhusøya*, hvor navnet trolig viser til et gammelt eldhus. Helt innerst i fjordarmen ligger *Kårvåg*, som er en havn for mindre lokale fartøyer.

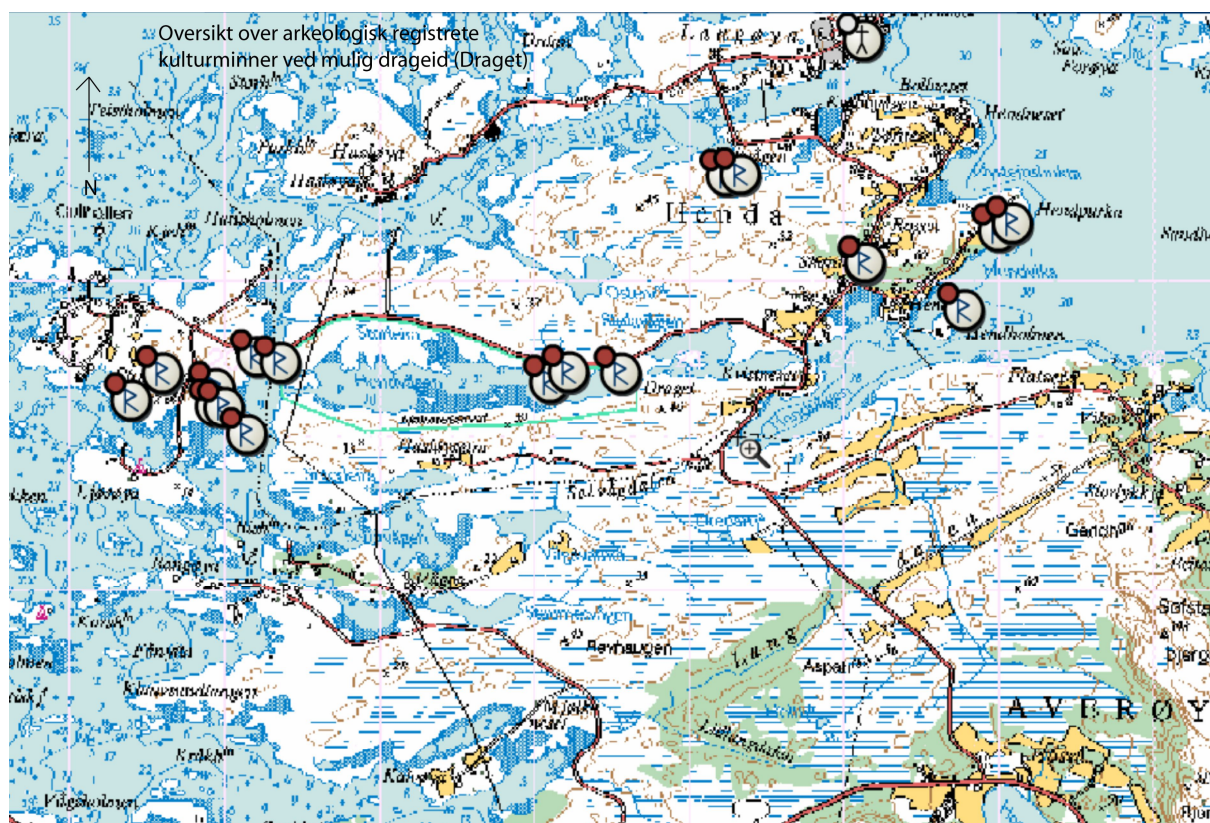
Setter vi så seil videre fra *Håholmen* passerer vi *Korsholmen* hvor det ifølge stedsnavn tolkningen trolig har stått et kors, eller vært et merke av kors i berget. Dette har da fungert som et seilmerke. Like syd for *Korsholmen* ligger det en liten holme med et noe spesielt navn. *Fånytta* har en noe spesiell historie bak seg og viser til det lokale ordet fånyttes, noe som kan tolkes som at det ikke hjelper uansett hva man gjør. Ifølge muntlige overlevninger skal holmen ha vært et sted man plasserte folk som ble sendt på straff eller til døden. Hadde du først havnet på *Fånytta* var alt håp ute.

Kommer vi nå oss unna *Fånytta* går seilassen nordover og ut til vi passerer *Hottane* hvor det står en steinvarde som ble satt opp på 1800 - tallet. Varden ligger sentralt ved skipsleden og det er muligheter for at det kan ha vært eldre varder på skjæret. Utenfor *Hottane* og *Høyåla* ligger det flere vrak som vitner om farleiens utfordringer. Blant annet så ligger vrakene av *D/S Beaconsfield* og en stålbat fra slutten av 1800 - tallet her. *Beaconsfield* er ganske interessant da det i 1905 ble foretatt dykking ned for å berge dampmaskinene. Det foreligger til og med en dykkerapport fra 1905 angående bergingen. To andre skipsvrak er kjent der ute.

Ved *Bararmane* ligger restene av jekten *Anna av Lerviken*, samt det ligger et annet ukjent treskip like øst. Jekter var en vanlig skipstype langs kysten og det er derfor viktig at vi har et vrak som ytterligere bygger under på dens betydning i området. Jektene var som vi har omtalt benyttet til frakt, da ofte klippfisk. Vrakenes lokalitet viser også at den ytre skipsleia har gått her.

Hvis vi velger å fortsette mot øst i stedet for å sette ut mot *Hottane*, følger vi noen viker innover landet til der hvor vannet stopper i land. Stedet her heter *Draget*, noe som man vanligvis tolker i retning av drageid. Topografisk kan det virke plausibelt da det er bare en liten landtunge på et par hundre meter som skiller. Det er heller ingen særlig høyde differanse å snakke om, 2 meter på det høyeste punkt. Så i tidligere tider med noe høyere vannstand har det vært mulig å seile uten å måtte dra båtene over land. Ser vi på landhevingskurven for området så var vannstanden 2 meter høyere for ca 1000 år siden og at kurven flater ned mot nåtid. Topografisk var en god del av landtungen under 2 m. høyt, noe som ville ha gjort draget kortere, samt at det vil ha vært oversvømt ved springflo. Antar vi at man brukte denne veien ved de anledninger været var dårlig, samsvarer det ofte med perioder med springflo noe som kunne gjøre det mulig å ferdes med båt her.

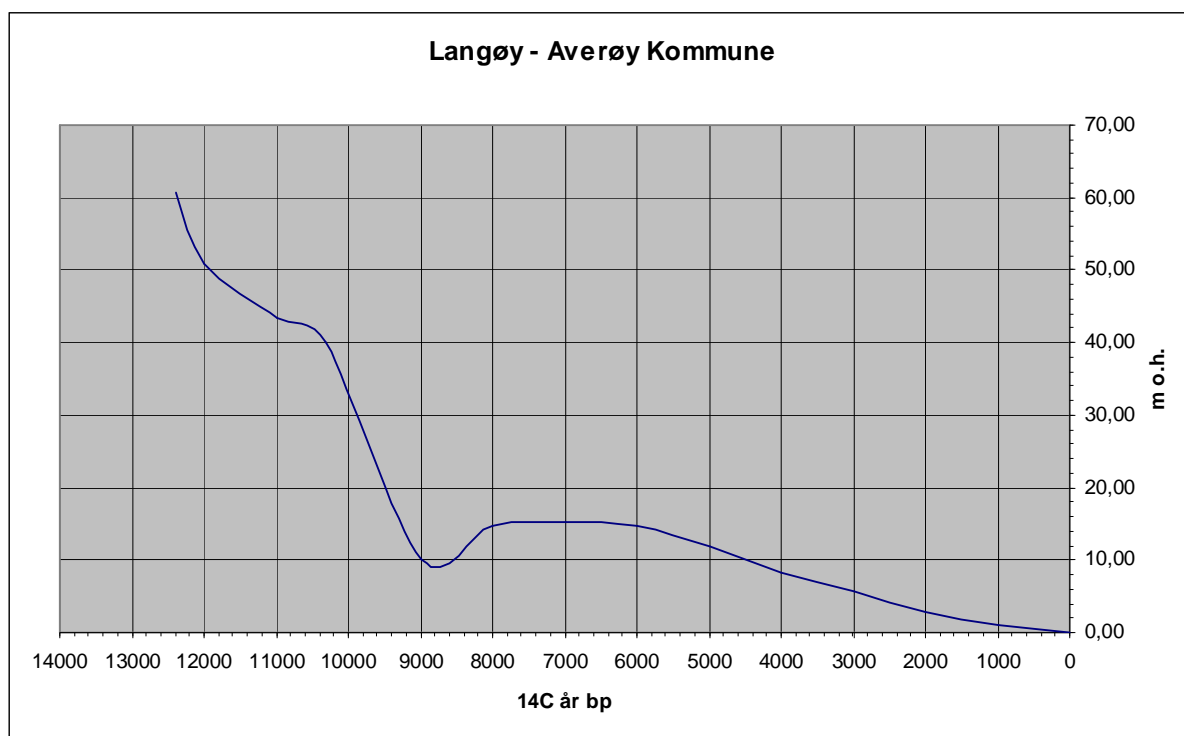
Ser vi også på tettheten av gravrøyser i og rundt *Draget*, og velger å tolke dem i henhold til Løseths (2007) slutninger om at gravrøysene trolig også har hatt en betydning i forhold til leia og ferdselen der virker det plausibelt å tro at det er snakk om et drageid.



(Figur 19, Oversikt over registrerte fornminner ved Draget)

Draget ligger da omtrent mitt på kartet. I tillegg ser vi at det er en god del registrerte fornminner på begge sider av et mulige drageidet. Til sammenligning kan vi se på toppen av kartet hvor Langøysund ligger, der er det en kjent havn som trolig kan dateres helt tilbake til vikingtiden og det er nesten ingen røyser.

Den andre tolkningen av navnet kan da komme av at det er drag der, dvs. at det er sterk strøm, noe vi kan forstå da det hadde vært et trangt sund. En sammenheng mellom disse tolkningene er sannsynligvis den rette, hvor man i tidligere perioder kan ha ferdes her.



(Fig 20. Excel prepared by David N. Simpson spreadsheet used to extrapolate curves, revised January 2003)

Hele denne seilassen må ha vært forbehold de lokale småbåtene som Geitbåten eller lignende. Dette da de er grunt og man måtte trolig ro mye for å komme seg rundt skjærene. I perioder med dårlig vær er kan det være mulig at denne veien ble benyttet.

De større båtene som i hovedsak ble drevet av seil måtte nok seile rundt hvor det er svært værhardt i perioder. De seilende får også her muligheten til å gå inn under land for smulere sjø hvis de seiler mot øst etter å ha passert *Grima* på styrbord side. Følger man så leden østover seiler man inn i langøysundet hvor det er ly for storhavet og med flere havner og ankerplasser. Ved *Storvikholman* kjenner vi til fortøyningsbolter helt fra før 1791 og at det da ble ankret opp her. Trolig er det snakk om en enda eldre ankringsplass. Det er ikke gjort noen undersøkelser av ankringsplassen/havnen så man vet ikke noe om omfang av den. Denne leden inn i Langøysundet har kunnet blitt benyttet av de fleste seilskuter og båter. Fortsetter man seilassen videre får man på babord side to andre ankringsplasser. Det ene ligger like ved *Tjørnøya* og er ifølge DNL 1893 mest egnet for mindre båter. *Tjørnø* er for øvrig et navn som gir oss viktig informasjon om fordums seilas da det refererer til et sted båter og skip stoppet for å fylle opp vannbeholdningen sin. Den andre havnen ligger utenfor ved *Honningsø* og blir betegnet som en god havn i DNL hvor det skal være satt opp fortøyningsringer. Ankringsplassen ved *Honningsø* har trolig blitt benyttet av de båter og skip som fulgte leia

som går på utsiden av øyene. For øvrig så heter skjæret som ligger like ved ankringsplassen *Hollenderen* noe som ikke kan vise til noe annet enn hollendertiden. Det er derfor ikke utenkelig at et hollandsk skip har rent på skjæret og at det er den hendelsen som har gitt det navn. Begge havnene ligger i umiddelbar nærhet til vannkilden på *Tjørnøya*.

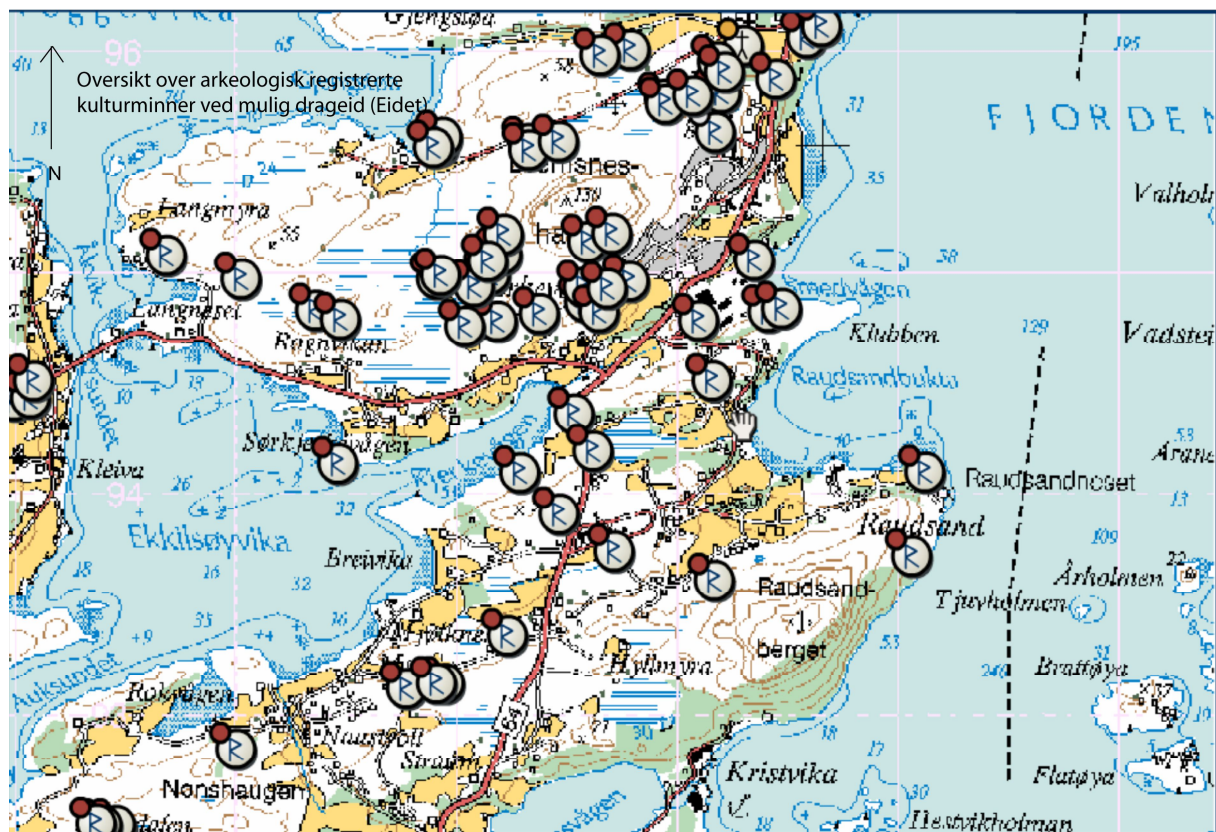
Det er også en ankringsplass for større fartøyer mellom *Tjørnøya* og *Ramsøya*, den står oppført i DNL 1893 med fortøyningsbolter. Ferden videre går ut mot havet igjen og man får *Storrøsøya* ved styrbord hals. Navnet viser trolig til en bestemt røys som sto på øya. Øyas topografiske beliggenhet gjør det også sannsynlig at den har fungert som seilmerke for ferdamennene. Kommer man forbi *Storrøsøya* får man nok engang valget mellom å seile utsiden av *Sveggen* eller om man skal sette kursen inn i *Sveggesundet*. De mindre båtene valgte nok å gå inn sundet mens de større satte seil og seilte på utsiden. Det er vært å merke seg at man måtte seile utaskjærs den siste biten til Kristiansund uansett. Seiler man så inn mot sundet passerer man *Galten*, som en skal passe seg for å ikke renne på, deretter får må en se seg etter *Moses*. *Galten* har vi tidligere tolket som et tabunavn på et farlig skjær, mens *Moses* har det vist seg vanskeligere å finne en fullgod forklaring på. Trolig henger navnet sammen med at den står i midt i søre ende av *Sveggesundet* og det kan se ut som at han deler sundet. Havnen som ligger inne i *Sveggesundet* kjenner vi til fra Willem I. Bleau's sjøkart fra 1643. Vi har etter alt å dømme med en meget gammel havn å gjøre, hvor den må ha vært av såpass stor viktighet at en kom med på det hollandske sjøkart. *Sveggesundet* er også kjent som et fiskevær.

Går vi så tilbake til innløpet av *Langøysund* fra vest har man muligheten å seile på utsiden. Denne leden er mye mer utsatt for vær og vind enn hva som er tilfelle inne i *Langøysundet*. Derimot er det i finværsdager helt klart en raskere led hvis man skal videre nord uten stopp. Også her finner vi flere vrak, men de er skip bygd i stål og er i fra slutten av 1800 – tallet eller begynnelsen av 1900 - tallet. Det kan være flere grunner til mangelen av seilskuter i tre, blant annet at det har vært liten dykkeaktivitet her, samt at det er værhardt. Utenfor *Hestskjæret* fyrstasjon ligger vraket av *D/S Irma* som et vitne om krigens hendelser. Fyrstasjonen er på mange måter også en indikator om at det var aktivitet også i den ytre skipsleden. Dette henger nok sammen med den økende skipstraffiken og at skipene hele tiden ble større, samt at man ville ha økt sikkerheten for de seilende. Like vest for *Hestskjæret* ligger *Brakan*, som trolig er et vitnesbyrd fra de lokale fiskernes kognitive kart. Navnet kommer trolig fra den lyd som

skjæret gir fra seg når bølgene braker inn i det. Fiskerne og andre lokalt kjente har da kjent igjen lyden og visst hvor de var.

Passerer vi Averøyas nordligste punkt kommer vi inn i *Bremsnesfjorden* hvor vi får Stavenes fyrstasjon som for første gang lyste opp mørket i 1842. Like sør kommer vi inn i *Futseterbukta*, eller *Bremsnes* hvor vi har nedtegnelser om en havn fra Willem I. Bleau's sjøkart fra 1643. Det er vært en tanke at de to eldste nedskrevne havnene på Averøy ligger helt nord på øya. Herfra er det bare å krysse fjorden inn til *Kristiansund* havn.

Det er en mulighet som vi fortsatt ikke har tatt for oss. *Eidet* er et stedsnavn på den nordlige delen av Averøy like syd for *Bremsneshatten*. Ved *Bremsneshatten* er det gjort rike funn fra fosnakulturen der *Bremsneshula* har vært en spesiell plass for den kulturen. Like syd herfra ligger *Eidet* hvor terrenget har en slak stigning opp mot høyeste punkt på 5 meter. *Eid* er som før fortalt ofte tolket som drageid, altså et sted man har dratt båter eller skuter over. Ser man på topografien på hele den nordlige del av Averøy ser vi at man kan komme seg helt fra *Vevang* til Bremsnes uten å måtte utaskjærs. Man sparer altså å seile utenfor Sveggen, som er et åpent havstykke hvor det store deler av året er store havdønninger. Det høyeste punkt er 5 meter, noe som blir ca. 2000 før nåtid ifølge strandlinjekurven. Da området består av en slak stigning opp mot høyeste punkt vil hver meter med høyere vann gjøre distansen atskillig kortere enn avstanden er i dag.



(Figur 21, Oversikt over arkeologiske fornminner ved Eidet)

Også her ved *Eidet* finnes det en god del registrerte fornminner, men de er spredt langs hele området i motsetning til hva de var ved *Drage*, *Eidet* ligger omtrent midt på kartet. Det kan være flere årsaker til dette. Sammenlignet med det andre potensielle drageidet i området er dette betydelig mer innlysende, her sparer man å ferdes utaskjærs i det åpne havet. Mulig man ikke hadde behov for en like sterk veiledning som ved *Draget*? Både navnet og topografien tilsier at det er en mulighet for et drageid her. Gravrøysens plassering er mye vanskeligere å tolke her enn hva tilfellet var ved *Draget*, men samlet sett utpeker det seg som en absolutt mulighet for et drageid.

Jeg har nå fulgt skipsleiene fra *Bud* til *Kristiansund*, men har foreløpig ikke tatt med meg de ledene som går fra havet og inn til land. Vi har i området flere slike skipsleier hvor de enten henger sammen med oversjøiske reiser eller med de rike fiskebankene der ute. De fleste av disse skipsledene går inn på de mer landnære ledene. Utenfor Eide kommer fugleleden inn, navnet stammer av at leden slutter eller begynner ved skjæret *Fuglen*. Her er også den eldste kjente nedtegnelsen av en varde i området. Varden på *Fuglen* ble ifølge Løwenørn satt opp mellom 1791 og 1792. Det ble en jernvarde, som fortsatt står der den dag i dag, selv om det ikke nødvendigvis er samme varden i dag, viser det til kontinuitet. Mellom Eide og Averøy

ligger en gruppe skjær langt ute som heter *Orskjæra*. Her ute er det rike fiskeplasser, samt godt med hummer og rikt med sel. Det har trolig vært og er en viktig plass for de som lever av havet her ute. Ved *Bratskjæringen*, et lite skjær her ute står det to varder på samme skjær. Den eldste viser tydelig forfall. Den yngste ble bygd på 1900 – tallet, derimot er alderen ukjent på den eldste⁸. Dette er et tydelig bevis på kontinuitet når det gjelder vardebygging ute i skjærgården. Kjentmenn kan ved å se vardene på *Bratskjæringen* bruke de som navigasjon mellom skjærene her ute. Dette er nok vært av viktighet for de som drev fiske her ute da det er stedvis meget grunt og det bryter stort sett hele året. Utenfor Averøyas nordpynt og Kristiansund, finner vi *Treflisleia*. Navnet stammer fra skjæret *Treflisa* som henviser oss til et skjær hvor mange treskuter har blitt fliset opp. Det er trolig at det har forlist skip her ute selv om det ikke er noen registrert enda. *Treflisleia* har trolig blitt brukt av de som enten har seilt oversjøisk her, eller de som har valgt å seile utenfor alle skjærene for så å sette kursen inn mot Kristiansund eller Bremsnesfjorden. Ved å følge leia kan man finne en passasje gjennom de farlige skjær her ute. Flere navigasjonsmerker har blitt satt opp her mot slutten av 1800 - tallet.

Kristiansund som by vokste opp tidlig på 1600 - tallet. Men sett i lys av alle steinalderutgravingene som har vært i området i de senere år vet man at fosnakulturen er meget gammel og at de maritime ressursene har vært meget viktige helt fra den første person som bosatte seg her. Det er derfor ikke rart å tenke seg at det har vært omfattende maritime aktiviteter her gjennom alle århundrer.

⁸ Se fig 6 for oversiktskart for seilmerker.

11. AVSLUTNING.

Et studie av et område hvor det tidligere ikke er foretatt undersøkelser av særlig aktualitet det maritime kulturlandskap vil møte flere utfordringer. Hustadvika er et område som er rikt på kulturminner men har altså få systematiske undersøkelser av disse. Jeg har gjennomgått mange kilder som hver og en har bidratt til en større forståelse av området. Dette har gjort utgangspunktet for dette arbeidet særdeles vidt, et element det er nødvendig å ta hensyn til med tanke på slutninger. Ved å behandle et så stort område med så mye latent informasjon kan man selvsagt ikke gå tilstrekkelig i dybden på alle de steder som fortjener det.

Jeg har betraktet det varierte kildematerialet som er å finne i området gjennom et sjøveis perspektiv. Et slikt arbeid er på mange måter nyskapende, overordnet sett. I et maritimt lys er jo ferdseien med båt helt avgjørende og essensielt, og derfor har man utviklet skipsleder for å gjøre ferdseien så sikker som mulig. Følger vi skipsleden, passerer vi et utall av kulturminner og spor av fortiden som forteller oss mye om ferdseien langs leia både i dag og i går. Derfor mener jeg denne informasjonen som jeg her har samlet inn er viktig.

Gjennom denne undersøkelsen har jeg sett etter sammenhenger mellom de kulturelle og maritime sporene vi har i området for å se hva det maritime kulturlandskapet kan fortelle oss om bruk og ferdsel av området. Ved å tolke dem hver for seg, samt opp mot hverandre og imot skipsledene, har jeg kommet frem til den leden som trolig har blitt brukt fra gammelt av. Mulighetene for å finne atskillig flere kulturminner er tilstede hvis man foretar undersøkelser langs skipsleia. På strekningen har jeg funnet 34 havner/ankringsplasser av forskjellig slag. Foretas det makroundersøkelser på noen av de kan sjansen være stor for at man øker antallet funn i kulturminnedatabasen fra området betraktelig. Med det mener jeg at potensialet for utvidet kunnskap både ved undersøkelser av uthavner og nærmere undersøkelser av hovedhavnene er stor. Tenker man på Kristiansund havn har man jo gjort mange funn i havnebassenget der. Ved å foreta dypere undersøkelser i de havnene som vi har i nærheten kan man også tilføre Kristiansunds sjøfartshistorie en del informasjon. Blant annet om ferdseien i den nære periferien til byen.

Hustadvika er spesiell i mange sammenhenger, blant annet fordi det er den mest beryktete skipsleia langs hele norskekysten. Fra Bud til Vevang er det heller ingen annen mulighet enn å seile utenfor landet. Fra Averøya og videre til Kristiansund kan man derimot følge den indre leia om været er dårlig. En kjent faktor er at været skifter utrolig fort her ute. På et par timer

kan det gå fra havblikk og strålende solskinn, til sydvestkuling og regn. Ble man overrasket av været var det ytterst viktig at man viste om noen nødhavner som man kunne søke ly i. Ved slike havner var det vanlig at man hadde tilrettelagt ved å enten ordne med fortøyningsbolter eller andre måter å legge fast båten med. Slike nødhavner kunne være forskjellen mellom liv og død for de sjøfarende.

Et annet aspekt som jeg ville belyse var sammenhengene mellom vrakene, havnene og skipsleia, for å spore bruken av området. Vrakene er jo inngangsporten til et slikt studie som i stor grad befatter seg med nyere tids kulturminner innen arkeologien. Sammenhengen mellom alle de kildene jeg har plukket ut er innlysende. En har ingen skipsled uten at man har havner, og uten skip og båter har man ingenting maritimt. Derfor så jeg det som en nyttig innfallsvinkel å følge skipsleden og gå igjennom de kulturminnene som vi har i sammenheng med den. Ser man så koblingene mellom de forskjellige kildene kan man igjen dedusere tilbake i tid. En ser også at de fleste kulturminnene ligger i tilknytning til en av ledene. Ser man på spredningskartet av skipsvrak ser man at de fleste ligger i nærheten av, eller i, kartlagte leder. Dette kan være en skipsteknologisk indikator på hvor leia har gått til ulike tider.

Jeg mener at et slikt studie av et landskapsområde er nyttig på flere nivåer. Man finner føringer som går både tilbake og fremover i tid. Studiet belyser også de områdene som man gjerne skulle ha foretatt flere undersøkelser på. Ser man dette i lys med moderne reguleringer får man noen ideer om hvor man bør sette fokus ved videre undersøkelser. Disse områdene som en skulle ha forsket på kan gi oss verdifull informasjon. Mulighetene er jo der for at man kan finne spor i bukta ved Hustad som kan være helt fra Kong Øysteins tid. Det er selvsagt meget vanskelig å finne vesentlige spor langs dette området som går så langt tilbake i tid. Stedsnavnene er nok den innfallsvinkelen som kan føre oss et stykke på veien. Ved å tolke stedsnavnene sammen med andre kilder, kan man finne både havner og forlissteder. Uvanlige navn som Hollenderen og Russen forteller oss om trolige forlissteder. Navnene gir oss også informasjon gjennom sin plassering i leia, samt deres iboende informasjon om hvilken nasjonalitet de har. Spesifikke navn som peker på mannsnavn forteller oss også en del om det bestemte stedet.

Ved å selv foreta noen feltundersøkelser har jeg fått samlet inn informasjon som man ikke kan finne ved å studere bøker. Blant annet ved de mulige drageid på Averøy kom feltebefaringen til

sin rett. GPS - målingene mine viste at høyeste punkt ved *Eidet* var omtrent 5 meter, noe som ville gjort området oversvømt i bronsealderen. I vikingtiden hadde det mest sannsynlig kun vært snakk om få meter man måtte dra båten over for å unngå ytterkysten i dårlig vær. I tillegg fikk jeg undersøkt flere varder, blant annet de stedene det står to på samme skjær. Dette gav meg bilder og kunnskap om både vardene og skipsleden i en utviklingssammenheng. Befaringen førte meg også til skjær som hadde dyrenavn, slike som Svartoksen, og jeg kunne med egne øyne ”se” oksen. Den passet til navnet. Mens man ferdet langs leia ser man også automatisk på fjellene og topografien rundt, og en skjønner innovativt hvorfor de sjøfarende brukte, og bruker den for å finne frem. I tillegg hører man de lydene som havet lager. Jeg er derfor ikke overasket over at de som har ferdet her ute mer enn meg kan kjenne seg igjen både ved hjelp av lydene og deres iboende mentale kart.

I denne oppgaven har det vært mange løse tråder som jeg forsøkt å samle og bearbeide, og jeg ser mange veier videre fra dette ståstedet. Ved å følge leia og foreta noe mer systematiske undersøkelser av den kan man finne mange flere vrak og seilmerker. Forskningen på det maritime kulturlandskap har vist at det er ønskelig og fordelaktig med samarbeid mellom ulike faginstanser. En kan gå dypere ned i stedsnavnmaterien, hvor en systematisk innsamling gjennom intervjuer og tolkninger av disse kan gi oss mengder med ny informasjon. Ettersom jeg foretok min begrensede innsamling fikk jeg rede på mange navn og tolkninger som en ikke finner i noen bok. Skulle man ha gått dypere ned i en slik vinkling måtte man ha valgt bort mye av helhetsperspektivet som jeg er opptatt av. En slik stedsnavnundersøkelse burde selvsagt vært gjort av en med bakgrunn i faget nordisk. Hadde det blitt gjort ville det vært svært kjærkomment for oss som befatter oss med det maritime kulturlandskap. Historikere, geografer, geologer og flere andre fagfelt kan også bidra til å få en større forståelse for det maritime kulturlandskapet.

Langs avhandlingens vei har jeg ved flere anledninger tenkt at en videreutviklet vraktypologi som en kunne benyttet seg av ved undersøkelser av vrak hadde tilgjengeliggjort kunnskap om ferdsel langs Norges kyst. Spesielle kjennetegn i konstruksjon som tilhørte det enkelte fartøytype ville vært et nyttig verktøy for å kunne typebestemme vrak.

Personlig mener jeg at denne undersøkelsen har bidratt i økt forståelse av det maritime kulturlandskapet i området. Jeg er selvsagt mer enn klar over at jeg bare har skrappt overflaten ved min innsamling, men ett sted må man starte.

12. LITTERATURLISTE.

Adams, J. 2003. *Ships innovation and social change: aspects of carvel shipbuilding in northern Europe 1450-1850*. Stockholm University, Stockholm

Asheim, V. 1978: *Kulturlandskapets historie: jord- og skogbruksområdene slik det var og slik det er i flatbygdene på Østlandet*. Universitetsforlaget, Oslo

Bass, G. F. 1966. *Archaeology under water*. Thames and Hudson, London.

Berg, H. 1941: *Trondhjems sjøfart under eneveldet 1660-1814*. Trondhjems sjøfartsmuseums årsskrift. 1938 – 1941. Trondhjems sjøfartsmuseum, Trondheim

Berge, S.L. 2006: *Skiferornamentikk: estetiske og geografiske grupper i Midt-Norge*. Upublisert mastergradsoppgave, NTNU, Vitenskapsmuseet, Trondheim.

Bergen Sjøfartsmusem årbok 1934.

Bill, J. 1993. "Funn og fortolkning: Nogle problemstillinger i dansk skipsarkeologi" I: *Marinarkeologi Kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 22 – 25 september 1993, Korshavn ved Lindesnes*. Solbjørg Rauset (red), Program for forskning om kulturminnevern, Norges forskningsråd, Oslo

Bill, Jan 1994: Iron nails in iron age and medieval shipbuilding. S 73 -76 I: *Crossroads in Ancient shipbuilding*, C. Westerdahl(Red). Oxbow Monograph 40, Oxford.

Bill, J. et al. 1997. Fra stammebåd til skib : indtil 1588. I: *Dansk søfarts historie*, Feldbæk, O. et al. 1997 – 2001. København, Gyldendal.

Blaeu, W.J.: *Zeespiegel*. Amsterdam 1643

Bondevik, S. Svendsen J. I. og J. Mangerud. 1998. Distinction between the Storegga tsunami and the Holocene marine transgression in coastal basin deposits of western Norway. S 529 - 537 I: *Journal of Quaternary Science*, 13(6). Wiley.

Brendalsmo, J. 1997: Kultur som forbruksvare I: *Landskapet som historie – NIKU Temahefte 4, 1997*. Norsk institutt for kultruminneforskning, Oslo

Carpenter, S. 1991: *Fra Undervannsarkeologi til maritim arkeologi*. Upublisert hovedfagsavhandling i arkeologi. Universitetet i Tromsø.

Cederlund, C.O. 1978: Ett fartyg byggt med syteknik: en studie i marinarkeologisk dokumentasjon. I: *Sjöhistoriska museets rapportserie, bind 7*. Statens sjöhistoriske museum. Museet, Stockholm.

Christensen, A. E. 1965. *Et oversyn over de førindustrielle båttyper*. Institutt for folkelivsgranskning, Universitetet i Oslo.

Christensen, A.E. 1966: *Frå vikingskip til motorsnekke*. Det norske samlaget, Oslo.

- Christensen, A. E. 1968: Boats of the North. A History of Boatbuilding in Norway. I: *Heritage of Norway*. Samlaget, Oslo
- Christensen, A. E. 1987: *A mediaeval ship modell*. Særtrykk av International journal of nautical archaeology and underwater exploration. Vol.16(1987), no.1. Oslo.
- Christensen, A. E. 1992: Medieval shipping in the north sea. S. 87 - 92 I: *Medieval Europe, vol 2, Maritime studies, ports and ship.*, Oxbow Books, Oxford
- Cousteau, Y.J. 1963. "Levende hav". J. W. Eides forlag, Bergen.
- Elmers, D. 1985: Frisian and hanseatic merchants sailed the cog. S. 63 - 78 I: *The north sea, a highway of economic and cultural exchange, character-history*. Stavanger, Oslo, Bergen
- Crumlin-Pedersen, O. 1978: *Søveien til Roskilde: Vikingskibshallen i Roskilde*. Roskilde: Vikingskibshallen i Roskilde.
- Crumlin-Pedersen, O. 1986: Ship finds and ship blockades AD 800-1200. s 215 - 228 I: *Archaeological formation process. The representativity of remains from Danish prehistory*, Kristian Kristiansen (Red). Vikingskipsmuseet, Roskilde
- Crumlin-Pedersen, O. 1989: Vikingernes "søvei" til Byzans – om betingelse for sejlads ad flodvejerne fra Østersø til Sortehav. S 33 – 51 I: *Ottende tværfaglige Vikingsymposium*. Aarhus universitet. Aarhus.
- Crumlin-Pedersen, O. Porsmose, E., Thrane, H. (red.) 1996: *Atlas over Fyns kyst I jernalder, vikingetid og middelalder*. Odense universitetsforlag, Odense
- Elmers, D. 1994: The Cog as a cargo carrier. I: *Conways history of the ship. Cogs Caravels and Galleons – The sailing ships 1000 – 1650*. Robert Gardner (Red), Conway maritime press, London
- Fastner, J. mf. 1975. Fregattskipet "Perlen": 16 mars 1781. I: *Rapport (Det Kongelige norske videnskabers selskab. Museet) / Marinarkeologisk serie*. Trondheim.
- Frake, C. O. 1985: Cognitive Maps of Time and Tide Among Medieval Seafarers. I: *Man, New Series* 1985 vol. 2, no. 2. Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, London
- Fyrdirektøren 1989. *Norsk fyrliste: maritime fyr, tåkesignaler og radiofyr*. Fyrdirektøren, Oslo
- Færøyvik, Ø & Færøyvik, B. 1979. *Inshore Craft of Norway*. (ed) A.E. Christensen. Grøndahl & Søn Forlag A.S., Oslo
- Gansum, T., Jerpåsen, G. B., Keller, C. 1997: *Arkeologisk landskapsanalyse med visuelle metoder*. AmS-Varia 28, Arkeologisk museum i Stavanger

Gardiner, R. (Red).1994. *Conways history of the ship. Cogs Caravels and Galleons – The sailing ships 1000 – 1650*. Conway maritime press, London.

Gøthesen, G. 1980 – *Norske kystens fraktemenn. Om seilfartøyer i kystfart. Norske båter bind II*. Grøndahl & Søn forlag A.S., Oslo.

Hanssen, H. R.: 2000. *Sjømerkene. Veivisere og kulturminner. Kulturhistorisk oversikt over sjømerkene i Aust-Agder*. Aust-Agder fylkeskommune. Arendal

Hansen, A.M. 2005. From a subsidiary source of income to a professional occupation. Pilotage, pilots and pilot boats in Norway in the age of sail. Særtrykk fra: *Sjøfartshistorisk årbok 2004*, Bergen.

Hasslöff, O. et al. 1972: Maritime commerce as a socio-historical phenomeon. S 123 – 150 I: *Ships and shipyards sailors and fishermen. Introduction to maritime ethnology*. Rosenkilde and Bagger, Copenhagen

Hoem, A. I. 1982. *Skipsbyggingens historie for Kristiansund og Nordmøre*. Nordmøre verkstedforening, Kristiansund

Hovda, P. 1961: *Norske Fiskemød*. Landsoversyn og to gamle médbøker. Universitetsforlaget, Oslo.

Hovda, P. 1979: *Frå hav til hei. Heiderskrift til Per Hovda på 70- årsdagen 17. oktober 1978*. Universitetsforlaget Oslo

Jasinski, M. 1993: Maritimt kulturlandskap – arkeologisk perspektiv. I: *Viking 1993*: 129-140. Norsk arkeologisk selskap, Oslo

Jasinski, M. 1994a. "Tracing Crossroads if shipbuilding traditions in the european arctic." I: C. Westerdahl (red) *Crossroads in ancient shipbuilding. Proceeding of the sixt International Symposium on boatand ship Archaeology*. Oxbow Books, Oxford

Jasinski, M. 1994b. "Enhjørningen – om et dramatisk forlis med maritimarkeologisk etterspill." I: *Spor 1994*:2. NTNU, Trondheim

Jasinski, M. 1995a: Maritim arkeologi – genesis, definisjon og kunnskapsbehov. S 103 - 127 I: *Marinarkeologi – kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 22.-25. september 1993*.: Norges Forskningsråd, Oslo.

Jasinski, M. 1995b: Land og hav – data- og kildespektrum for maritim arkeologi..s 26 – 28 I: *Spor 1/1995* a. 26-28. NTNU, Trondheim.

Jones, M. 1989: Kulturlandskapet – et ord med mange meninger. S 4-5 og 49 I: *Spor 2/1989* NTNU Trondheim

Kloster, J. 1973. Rapport fra utgravingen av vrakrestene fra ostindiafareren AKERENDAM. I: *Sjøfartshistorisk Årbok 1973*. Bergen sjøfartsmuseum. Bergen

- Kloster, J. 1988. Maritime kulturminner. Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge. I: *Kulturarv og vern : bevaring av kulturminner i Norge.*: Myklebust, D (Red). Riksantikvaren, Universitetsforlaget, Oslo
- Knudsen, L. 2003: "(...) at vove sin Person om Næsset (...)" – Det maritime kulturlandskapet mellom Lindesnes og Lista. Upublisert hovedfagsavhandling i Nordisk Arkeologi ved Universitetet i Oslo.
- Kvalø, F. 2000: *Oversjøiske reiser fra Sørvest-Norge til Nordvest-Jylland i Eldre bronsealder*. Upublisert hovedoppgave i arkeologi ved universitetet i Oslo
- Landström, B. 1961: *Skipet: en oversikt over skipets historie fra den primitive flåten til den atomdrevne ubåten med rekonstruksjoner i ord og bilder*. Gyldendal norske forlag, Oslo
- Lewis, A.R.& Runyan, T.J 1985: *European naval and maritime history – 300-1500*. s 86-109. Indiana university press. Bloomington
- Lista Museum. 2006: "Hollandske skipstyper". I: <http://www.museumsnett.no/listamuseum/lmnorsk/norgeholland3.htm>
- Lorentzen, B. 1959: *Bergen og sjøfarten I. Fra Olav Kyrres tid til året 1814*. Bergen rederiforening og Bergen sjøfartsmuseum, Bergen.
- Løseth, K. 2006. *Det maritime kulturlandskapet på Hitra : et studium i forhistoriske gravminners beliggenhet i kystlandskapet*. Upublisert mastergradsoppgave ved NTNU Trondheim.
- Løvenørn, P. 1975: *Oplysende Beretninger for de Söefarende til de Specielle Kaarter over den Norske Kyst : Förste-Syvende Hefte 1791-1803*. Rosenkilde og Bagger, København.
- McErlean, T. et al. 2002: "An Archaeological Survey of the Maritime Cultural Landscape." *Northern Ireland Archaeological Monographs No. 6*. Blackstaff Press, Belfast
- McGrail, S. 1982a. Woodworking techniques before A.D. 1500. I: *BAR International series 1297*. National maritime museum, Oxford
- McGrail, S. 1982b: Maritime Archaeology – Present and Future. S 11 -40 I: S. McGrail (Red) *Aspects of maritime Archaeology and Ethnography*. The Wandle Press, London
- McGrail, S. 1997: Studies in Maritime Archaeology. *BAR British series 256*. B.A.R. Oxford
- Meløe, J. 1990: The Two Landscapes of Northern Norway, s. 68-80 I: *Acta Borealia* 1/1990, Taylor & Francis, Basingstoke
- Molaug, S. 1982. *Skarvøyvraket og amatørdykkernes plass i marinarkeologien*. Årsberetning Norsk sjøfartsmuseum 1982. Oslo
- Molaug, S. & Scheen, R. 1983. *Fregatten Lossen*. Et kulturhistorisk skattkammer. Norsk sjøfartsmuseum skrift nr. 43. Oslo.

- Morcken, R. 1983: Europas eldste sjømerker. I: *Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år*. Eget forlag, Bergen
- Mortensøn, O.1995. *Renæssancens Fartøjer – seilads og søfart I Danmark 1550 – 1650*. Langelands Museum, Rudkøbing
- Muckelroy, K. 1978: *Maritime Archaeology*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Naish, J. 1985. *Seamarks. Their History and Development*. Stanford maritime, London
- Nedkvitne, A.1985: Ship types and ship sizes in Norwegian foreign trade 1100-1600, s 94-98 I: *Conference in waterfront archaeology in north European towns, no 2*. Herteig(red) Historisk museum, Bergen
- Norge, 2007. *Norges Lover*. Det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo, Oslo
- Norges Geografiske Opmaaling 1893. Fabricius, J.S. *Den Norske lods bind 7. Fra Aalesund til Bejan og Trondhjem, samt til Kvalø paa Smøstens Vestsiden*. Den geografiske oppmaaling, Kristiania
- Norges geografiske oppmålinger 1913. *Den Norske lods Fra Aalesund til Bejan og Trondhjem, samt Smølen*. Opmaalingen, Kristiania.
- Norges sjøkartverk 1937. *Den Norske los bind 7. Fra Ålesund til Trondheim..* Sjøkartverket, Kristiania.
- Norges sjøkartverk 1967. *Den Norske los bind 4. Fra Statt til Folla*. Norges sjøkartverk, Stavanger.
- Norges sjøkartverk 1976. *Den Norske los farvannsbeskrivelse. B IV: Statt-Rørvik*. Norges sjøkartverk, Stavanger.
- Norges sjøkartverk 1992. *Den Norske los farvannsbeskrivelse B IV: Statt- Rørvik..* Norges sjøkartverk, Stavanger
- NTNU. *Marin fornminnebase*, Vitenskapsmuseet, NTNU Trondheim.
- Nymoen, P. 1994: *Handelsplasser på kysten – maritimarknologisk perspektiv på vareutveksling i senmiddelalderen – et eksempel fra Midt-Norge*. Upublisert hovedoppgave i Arkeologi universitet i Tromsø.
- Nymoen, P.A. 1995: Sjøveien over land – om eid og båtdrag i Midt-Norge. I: *Spor 1/1995*. NTNU Trondheim
- Nymoen, P. 2005. Bølervraket i Skienselva i Telemark. Foran en ny undersøkelse av et gammelt funn, s 45-76 I: *Årbok (Norsk sjøfartsmuseum)*, Museet Oslo
- Pettersen, F(red). 1997: *En introduksjon i Marin arkeologi*. Norges dykkeforbund, 1 opplag, Kongsberg trykk.

Roberts, O.T. 1994. Descendants of Viking boats. I: Gardner, R. (red), *Conways history of the ship. Cogs Caravels and Galleons – The sailing ships 1000 – 1650*. Conway maritime press, London

Rode, C.F. 1941: *Norges fyrvesen gjennom 250 år*. Steenske forlag, Oslo

Sanden, J. 1985. Vrakfunnet i stopleleia 1985. Intervju med Knud Jørgensen. I: *Romsdalsmuseet fiskerimuseet på Hjertøya årbok 1985*, Romsdalsmuseet Molde.

Sanden, J. 1987. Stopleleivraket på Hustadvika. Historisk bakgrunn og gjenstandsmateriale. I: *Romsdalsmuseet Fiskerimuseet på Hjertøya årbok*. Romsdalsmuseet Molde.

Sanden, J. 1988: Vraket fra stopleleia, s.12 I *Spor 2/1988*. NTNU Trondheim

Sandøy et.al 1997: *Gammalt i Fræna 1997* s 10. Fræna Sogelag, Fræna

Slyngstad, A. 1951: *Skjergardsnamn frå Sunnmøre*. Samlaget, Oslo

Solholm, O.I: 1984. Færingen – Toringen. Ord og uttrykk, bruk og stell på Otrøya I: *Romsdalsmuseet Fiskerimuseet på Hjertøya Årbok*. Romsdalsmuseet Molde.

Statens sjøkartverk 1997. *Den Norske los. Alminnelige opplysninger. B I*. Norges sjøkartverk, Stavanger.

Statens kartverk sjøkartverket 2003: *Den Norske Los B4. Farvannsbeskrivelse Stad-Rørvik*. Sjøkartverket, Stavanger

Stemshaug, O. & Sandnes, J. 1997: *Norsk stadnamnleksikon. 4 utgave*, Det norske samlaget, Oslo.

Stylegar, F. A. & O. Grimm 2003: Place-names as evidence for ancient maritime culture in Norway. I: *Årbok Norsk sjøfartsmuseum*, Oslo Museet

Strøm, L.S. 2004. *Valan – et etterreformatorisk handelssted i det gamle Fosen*. Upublisert hovedoppgave i arkeologi, NTNU Trondheim.

Svendsen, J. I. & J. Mangerud. 1987: Late Weichselian and Holocene sea-level history for a cross-section of western Norway. S 113 – 132 I: *Journal of Quaternary Science*, 2. Wiley, New York

Særheim, I. 2005: Navigasjon og namngjeving. Namn og stader som orienteringsmerke langs kysten. I: *Ams-NETT nr 7: "Fra Galta til Geitungen: Kystkultur og fjærsteinsarkeologi i Sørvest-Norge"*. L. Selsing et al (red). Arkeologisk museum, Stavanger.

Teisen, M. 1993: Skips og båtfunn som kulturminner og kildemateriale. I: *Rauset, S. (Red) Marinarkeologi kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 22 – 25 september 1993, Korshav ved Lindesnes*. Program for forskning om kulturminnevern, Norges forskningsråd, Oslo

Teisen, M. 1996. *Tønnevraket I Selør Havn*. Rapport av Michael Teisen. Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo

Thuddenham, D. 1997. *Skipsvrak som marinarkeologisk forsknings- og forvaltningsobjekt. En forskningshistorie med vekt på Norge*. Upublisert hovedoppgave ved NTNU Trondheim.

Uksnøy, K. 1959: Fallboka for Møre og Romsdal. Landmerke (Méd) for dei farligste falla. Landtoningar over Møre og Romsdal fylke. Sunnmøre fiskalag, Bergen. I: *Fyrdirektoratets skrifter. Serie fiskeri. Vol IV. No 4*. Fiskeridirektoratet, Bergen.

Unger, R. 1994. The fluit: Specialist Cargo Vessels 1500 to 1650. I: *Conways history of the ship. Cogs Caravels and Galleons – The sailing ships 1000 – 1650*. Robert Gardner (Ed), Conway maritime press, London

Varenius, B. 1992. Det Nordiska Skeppet. Teknologi och samhällstrategi i vikingtid og medeltid. I: *Stockholm studies in archaeology 10*. Akademitryck AB. Stockholm.

Varenius, B. 1994. “Vad är marinarkeologins problem? I: *Meta 1995:4. Medeltidsarkeologisk tidsskrift*. Foreningen, Lund.

Waghenaer, L. J. 1589: *Dess Spiegels der Seefart*. Amsterdam.

Westerdahl, C. 1987: *Norrlandsleden II – Beskrivning av det maritime kulturlandskapet*. Läns museet – Murberget. Arnösand:

Westerdahl, C. 1989: *Norrlandsleden I – Källor till det maritime kulturlandskapet*. Läns museet – Murberget, Ärnösand:

Westerdahl, C. 1992: The maritime cultural landscape s 5 – 14. I: *International Journal of Nautical Archaeology*. Volume 21. Nautical Archaeology Society, Academic Press, London

Westerdahl, C. 1993. Det Maritima kulturlandskapet – ett återseende, s. 95 – 102 I: *Marinarkeologi – kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 22 – 25. september 1993*, Norges forskningsråd, Oslo.

Westerdahl, C. 1996a: *Människa, hav och land – det maritime kulturlandskapet*. <http://www.abc.se/~pa/publ/maritima.htm>, sist besøkt 12.12.06

Westerdahl, C. 1996b: “The maritime kuktural landcape”. <http://www.abc.se/~m10354/publ/maritima.htm>, sist besøkt 14.06.09

Westerdahl, C. 2003: “Maritim arkeologi, maritime kultur och kustkultur – ett försök till definitioner” <http://abc.se/~m10345/mark-def-htm>, sist besøkt 6.8.06

Westerdahl, Christer: 2006. Äldre sömerken: Ett Nordeuropeisk perspektiv. I: *Årbok (Norsk sjøfartsmuseum)*. Sjøfarstmuseet, Oslo

13. APPENDIKS.

Appendiks 1 – Havner

FID	Shape *	Id	Navn	Alder	Type
0	Point	1	Bud	ca 1400	Fiskevær
1	Point	2	Vevang	ca 1520	Fiskehavn, fiskevær
2	Point	3	Sveeggesund	1643	Ankerplass / havn.
3	Point	4	Bremsnes / Futselerbukta	1643	Ankerplass / Havn
4	Point	0	Kristiansund Havn	1600	By havn
5	Point	0	Ramsøy	1893	Ankringsplass
6	Point	0	Honningsøy		Ankringsplass
7	Point	0	Kanvåg	1893	Lokal havn, for mindre fartøyer.
8	Point	0	Gelløya		Ankerplass
9	Point	0	Håholmen		Fiskevær
10	Point	0	Smørholmen	1791	Handelssted, Havn
11	Point	0	Storholmen		Ankerplass
12	Point	0	Brygga		Lokal kai
13	Point	0	Stoppane		Ankringsplass / Nødthavn
14	Point	0	Skjanes		Ankringsplass
15	Point	0	Ersholmen	1791	Ankringsplass
16	Point	0	Lyngholmene	1893	Ankerplass
17	Point	0	Skutholmen	1893	Havn
18	Point	0	Askvågen	1893	Ankerplass
19	Point	0	Teistholmen	1893	Ankerplass
20	Point	0	Teistholmen, svartskjær	1893	Ankringsplass
21	Point	0	Eholmen	1893	Ankerplass
22	Point	0	Kvittholmen	1893	Ankerplass
23	Point	0	Droget	1893	Ankringsplass
24	Point	0	Langeysund	1791	Ankringsplass
25	Point	0	Honningsø	1893	Ankringsplass
26	Point	0	Kjønnøy & Langøy	1893	Ankerplass
27	Point	0	Ramsøy	1893	Ankringsplass
28	Point	0	Rødeggen	1893	Ankerplass
29	Point	0	Sveeggesund	1893	Fiskevær, God båtthavn.
30	Point	0	Engelen	1893	Ankringsplass
31	Point	0	Øksenvågen	1893	Ankringsplass
32	Point	0	Strømsolmen	1893	Fiskevær, Ankringsplass.
33	Point	0	Skarvøy	1893	Ankringsplass
34	Point	0	Urvågen	1791	Ankerplass / stoppested
35	Point	0	Harøy	1791	Ankringsplass / stoppested
36	Point	0	Bjørnsund	1791	Ankringsplass / stoppested

Appendiks 2 – Skipsvrak.

Dette er en kopi av den marine fornminnedatabasen ved NTNU vitenskapsmuseet Trondheim.

Appendiks 2 - Skipsvrak, Page 1-1

FID	Shape *	Id	Navn	Skipstype	Alder
0	Point	1	De Geerle Hoep	Fløyt	Ca 1700
1	Point	2	Emanuel	Fløyt	1703
2	Point	3	De Grawe Adler	Fløyt?	1696
3	Point	4	D/S Pioneer1	Stålbåt	1900 - 1940
4	Point	5	D/S Almora	Stålbåt	1905 - 1944
5	Point	6	Nordsund (M/S)	Galeas	Bygd: 1918 - Forlist: 1941
6	Point	7	M/S Guno	Hvalbåt	Bygd: 1910 - Forlist: 1953
7	Point	8	S/S Woodbridge	Seiskip i stål	Bygd: 1900 - Forlist: 1917
8	Point	9	S/S Borghild	Stålbåt	1898 - 1940
9	Point	10	D/S Wavelet	Stålfraakter	1905 - 1916
10	Point	11	Ukjent	Treskip	1900 -> 1960
11	Point	12	D/S Beaconfield	Dampskip	1877 - 1905
12	Point	13	Parat	Ukjent	
13	Point	14	Anna	Jekt	1884
14	Point	15	Foreningen	Slupp	1864
15	Point	16	Vaarsilden	Jakt	1864
16	Point	17	Fisken	Jakt	1864
17	Point	18	Vikertangen	Kutter	1890 - 1935
18	Point	19	S/S Albertus	Stålbåt	1882 - 1920
19	Point	20	D/S Irma	Stålbåt	1905 - 1944
20	Point	21	D/S Commercial	Stålbåt	1883 - 1908
21	Point	22	M/S Mestein	Stålbåt	1894 - 1962
22	Point	23	Sancte Mathias	Seiskip	1700 - 1718
23	Point	25	Sylvester af Stettin	Seiskip	- 1874
24	Point	24	Ukjent	Seiskip	- 1748
25	Point	26	Olav Kyrre	Hurtigrute	- 1909

Appendiks 2 - Skipsvrak, Page 1-2

Info

"De Geconnte Hoep", angivelig forlist på utsiden av strømsholmen 05.03.1715. Mesteparten av vrak berget fra land på utsiden.
Vraket av seilskuten "Emanuel", ved strømsholmen. Undersøkt av DKNVS 1982-83. Forliste utenfor Strømsholmen, slept inn og lagt på sandgrunne. Sjøforklaring i 1703
"De Grawe Adler". Ca 50 m fra naustet på strømsholmen. Funnet i 1982, da det ved sandgrabbng ble tatt opp treverk. Store deler av vraket er ødelagt.
D/S "Pioner 1". Forpostbåt. Sank etter grunnstøting ved Svartskjær Ø for Stabbene. Rekvirert av tyskerne i 1940, besiktiget i 1950. Vraket er revet i stykker etter eksplosjon som inntraff i 5 mnd ette
D/S "Almore". Bombet av fly. Sank mellom Bud og Vevang, ved Kvitholmen. Kun vrakrester igjen etter hugging.
M/S (tidligere galeas): "Nordsund". Lastet med slagb. Grunnstøtte og sank. Etter norsk skipsvrakarkiv: 181 bnt, trebåt
M/S "Guno". Etter norsk skipsvrak arkiv, 113 bnt, stålbat. Sank under berging og ligger like ved vraket "Turisten". Vraket er relativt ødelagt, og mye besøkt av dykkere. Tidligere hvalbåt, dernest le
S/S Woodbridge. Trelast. Bergingsforsøk oppgitt, ligger ved Teistholmen Aveyøy kommune. Besøkt av dykkere, og mye fjernet.
S/S Borghild. Kullyft 39/40. 1,5 kabelengder fra Flua. N for langøy. Dybde 37 - 48 m. Funn skipsklokke, nathus, mynt, 959 bnt, bygget i stål.
D/S Wavelet. Lastet med jernis og malm. Sank SSØ av grunnen Biugna. Lengde 330 ft. Forsøk på berging. Vraket ligger sammen med flere andre vrak, bla. Olav Kyrre. 2992 bnt, bygget i stål. Vraket skal v
Ukjent hvalbåt med usikker datering. Funn av båt i 1974, styrhus, oljetanker, anker, propell, motor. Vraket fullstendig knust. Flere seilskutevrak skal ha gått ned i samme område. Baramane N63 3-2 k
Vraket etter D/S Beaconsfield. Fokkmasten ligger langsmed rekka. Dampmaskinene er tidligere fjernet av hjelmdykkere. Dykkerapport fra 1905
Leo Olerhals. Havlandet fra 1988. Skpet var fra Trondheim, er ikke lokalisert nøyaktlig
Jekten Anna. Av Lerviken. Ved Baramane skjær, forliste 11.08.1884.
Sluppen Foreningen av Molde. Total vrak. Forliste sammen med Finken og Vaarsliden. Forliste den 29.12.1864
Jakten Vaarsliden av Alesund. Total vrak. Kan ha forlist sammen med Foreningen og Finken den 29.12.1864
Vrak av Jakten Finken av Molde. Total vrak. Forliste sammen med Foreningen og Vaarsliden den 29.12.1864
M/S Vikertangen. Hvalbåt/Kutter. Lengde 76 ft, 58 bnt, trebåt. Tidligere seilkutter som ble bygd om til MS i 1918.
S/S Albertus. Lastet med jernmalm, grunnstøtte og sank. Vraket er revet i stykker i 1951. 981 bnt.
D/S Irma. Lastet med sild, stykkogods og post. Ble torpedert og sank. Vraket ligger like ved Henry, M381 og M382. Bnt 1392.
D/S Commercial. Av Mølle, Sverige. S av Hestskjær ved Lille Flosna. Pakjørt av Wilfred av Trondheim. Lille sortna skpsleden som forlissted. Lastet med stykkogods. Bnt 507.
M/S Mestein. Lastet med gjødning, grunnstøtte og sank. 200 Bnt.
Sande Mathias. Forliste ved skjærene utenfor Strømsholmen, Hummerviken den 16.11.1718. Lastet med 2800 tønnen med rugmel.
Vraket av Sylvestre af Stettin. Forlist den 11.04.1874 utenfor strømsholmen.
Ukjent fartøy forlist utenfor strømsholmen i 1748.
Romsdals budstikke. Leo Olerhals.

Appendiks3

Seilmerker

Appendiks 3 - Seilmerker, Page 1-1

FID	Shape *	Id	Type	Alder	Materiale	Navn
0	Point	1	Jærvarde	1792	Jærn	Fuglen
1	Point	2	Jærnstang	1868	Jærn	Smørholm havn
2	Point	3	Do./ Jærnstang	1874	Jærn	Bod
3	Point	4	Do.	1882	Jærn	Bod, anden, nordre løp
4	Point	8	Jærnstang	1882	Jærn	Boe ved Romsdalsholmen
5	Point	7	Do. s. Med hvit stripe.	1882	Jærn?	Grønholmen
6	Point	9	Slake,	1882	Jærn?	Vestre Hommeløtarren
7	Point	12	Varde	1882	Stein, med tønne.	Ormerunga
8	Point	19	Varde	1882	Stein	Støplen
9	Point	23	Varde	1882	Stein	Svarboxen
10	Point	24	Fyr	1879	Stein	Hestskjæret fyr
11	Point	25	Trebygning	1842	Tre	Stavnæs fyrbygning
12	Point	28	Fyrbygning	1842	Stein	Kvittholmen fyr
13	Point	6	Varde	1882	Stein	Dubla
14	Point	11	Do.	1882		Skipslutarren
15	Point	10	Do	1882		Nordfaltarren
16	Point	13	Jærnstang	1882	Jærn	Ormevingflæden
17	Point	14	Do	1882	Jærn	Søndre støpletarren
18	Point	15	Slake	1882	Jærn	Grund i støplesund
19	Point	16	Jærnstang	1882	Jærn	Støpletarren
20	Point	17	Do	1882		Nordre støpleflæden
21	Point	18	Do	1882	Jærn	Stenen i støpletarren
22	Point	20	Jærnstang	1882	Jærn	Slantren, nordre
23	Point	28	Båke	1867	Tre	Moholman
24	Point	21	Do	1882	?	Vandskorpan
25	Point	22	Jærnsøyle	1882	Jærn	Enæsslald
26	Point	29	Jærnsølle	1893	Jærn	Sandsen
27	Point	30	Varde	1893	Stein	Langholmen
28	Point	32	Jærnstang	1893	Jærn	Tørfflu, storsundets vestsider
29	Point	31	Jærnstang	1893	Jærn	Frættene
30	Point	33	Fyramppe	1967		Austre Oddeholmen
31	Point	34	Varde	1893	Stein	Lyrodan
32	Point	35	Jærnstang	1967	Jærn	Svorva
33	Point	36	Jærnstang	1967	Jærn	Kråka
34	Point	37	2 Varder	1893	Stein	Leiskjæret
35	Point	38	Do.	1893		Langbaken
36	Point	40	Do.s	1893	Jærn?	Bjugna
37	Point	41	Varde	1893	Stein	Hottane
38	Point	42	Slake	1967	Stål	Busundfallet
39	Point	43	Slake	1893	Jærn	Flaskjærbåen
40	Point	44	Slake	1967	Stål	Fluskjæret
41	Point	45	Jærnbåke	1967	Jærn	Brakan
42	Point	46	Slake	1967	Stål	Hildafallet
43	Point	47	Slake	1893	Jærn	Føllingsflu
44	Point	48	2 Varder	1893	Stein	Bratskjæringen
45	Point	49	Jærnsøyle	1893	Jærn	Leiskjæret
46	Point	50	Slake r.	1893		Helgan/Halluren
47	Point	51	Slake s.	1893	Jærn	Vestkleppan

Appendiks 3 - Seilmerker, Page 2-1

FID	Shape *	Id	Type	Alder	Materiale	Navn
48	Point	52	2 Varde	1893	Stein	Sør-Ramnan
49	Point	53	Jernstang	1967	Jern	Midtfordsfallet
50	Point	54	Jernbåke	1893	Jern	Litskleibreida
51	Point	55	Jernstang	1882	Jern	Fausken
52	Point	56	Varde	1893	Stein	Treflisa
53	Point	57	Stake	1893	Jern	Egebogen
54	Point	60	Jernstang, rød	1967	Jern	Grytskjeran
55	Point	62	Jernstang, grønn	1967	Jern	Sydvestre Ersholmtaren
56	Point	59	Jernstang, grønn	1967	Jern	Nordre Dublungen
57	Point	63	Treskap	1967	Tre	Ersholmen
58	Point	64	Varde	1893	Stein	Drogen
59	Point	65	Jernstang, Jernstang	1893	Jern	Austre romsdalsholmbåen
60	Point	66	Jernstang	1893	Jern	Russen
61	Point	67	Jernstang	1967	Jern	Midtfordsbåen
62	Point	68	do.	1893	Jern	Austre Hommeløyartaren
63	Point	70	Jernstang	1893	Jern	Hommeløybåen
64	Point	71	Jernstang	1967	Jern	3/6 blå SO av rota
65	Point	72	Båke	1967	Jern	Skipsflu
66	Point	74	Stake	1893	Jern	Austre svartskjerbåen
67	Point	75	Do.	1893	Jern	Selbjørnan
68	Point	75	Bøvestake	1893	Jern	Kvitingsflua
69	Point	76	Jernstang	1967	Jern	Midtfordskjerartaren
70	Point	77	3 Jernstenger	1967	Jern	Skutholmtaren
71	Point	78	Jernstang	1967	Jern	Strandflua
72	Point	79	3 Jernstenger	1967	Jern	Vikar hamn
73	Point	80	Jernstang	1967	Jern	Skomakeren
74	Point	91	Jernstang	1967	Jern	Skomakerbåen
75	Point	92	Stake r.	1967	Jern	Dragskjerartaren
76	Point	93	Jernstang	1967	Jern	Nordre Haugnestaren
77	Point	95	Jernstang	1967	Jern	Søre Hagnestaren
78	Point	96	Do	1893	Jern	Svartskjergrunnen
79	Point	97	Jernstang	1893	Jern	Ambjørn
80	Point	98	Jernsøylye	1893	Jern	Gylta
81	Point	99	Jernstang	1893	Jern	Hakkataren
82	Point	100	Jernstang	1893	Jern	Flønestaren
83	Point	101	Jernstang	1893	Jern	Brygga
84	Point	102	Jernstang	1893	Jern	Askjersfleet
85	Point	103	Varde	1893	Stein	Kråka
86	Point	104	Jernstang	1967	Jern	Skaken
87	Point	105	Stake	1893	Jern	Langtaren
88	Point	106	Jernstang	1967	Jern	Gylta
89	Point	107	Varde	1967	Stein	Kråka
90	Point	108	Stake r.	1893	Jern	Søre Kvitholmrunnen
91	Point	110	Jernstang	1893	Jern	Svartskjerartaren
92	Point	111	Jernsøylye	1893	Jern	Karflu
93	Point	112	Jernstang	1893	Jern	Teistskjerartaren
94	Point	113	Jernstang	1893	Jern	Spanorflua
95	Point	114	Jernstang	1967	Jern	Langholmtaren

[illegible]

Appendiks 3 - Seilmerker, Page 3-1

FID	Shape *	Id	Type	Alder	Materiale	Navn
96	Point	117	Varde	1893	Stein	Hummarskjeret
97	Point	117	Jernstang	1893	Jern	Hummerskjeret
98	Point	118	Do.	1893	Jern	Moldvardskjergrunnen
99	Point	119	Jernstang	1893	Jern	Kusundtaren
100	Point	120	Jernstang	1893	Jern	Kråkholmflua
101	Point	121	Jernstang	1893	Jern	Daumansflu
102	Point	122	Jernstang	1893	Jern	Havsnaget
103	Point	115	Varde	1893	Stein	Rasundholm
104	Point	116	Varde	1893	Stein	Rundtappen
105	Point	123	Jernbåke	1893	Jern	Båe i havna
106	Point	125	Jernstang	1893	Jern	Båe i havna, Sv
107	Point	126	Varde	1893	Stein	Kalvskjeret
108	Point	127	Jernstang	1893	Jern	straumskjeret
109	Point	128	Varde	1893	Stein	Myrbærholm
110	Point	129	Jernstang	1893	Jern	Storsundet
111	Point	130	3 Jernstenger	1893	Jern	Slottesundet
112	Point	140	Jernstang	1893	Jern	Okseskjergrunnen
113	Point	141	2 Jernstenger / Do.	1893	Jern	Storsekkflua
114	Point	142	3 Jernstenger	1893	Jern	Nordpolsundet
115	Point	143	Jernstang	1893	Jern	Littlesekkflua
116	Point	146	Jernstang	1893	Jern	Grima
117	Point	147	Jernstang	1893	Jern	Skinbroka
118	Point	148	Jernstang	1893	Jern	Gaupsundet
119	Point	149	Jernstang	1893	Jern	Sandøyhavn
120	Point	150	Jernstang	1893	Jern	Storvholm
121	Point	151	2 Jernstenger	1893	Jern	Krillholman
122	Point	152	Jernstang	1893	Jern	O av Orøy N pynt
123	Point	152	Do.s	1893	Jern	Flua utenfor Homningsø
124	Point	156	5 Jernstenger	1893	Jern	Hollendaren
125	Point	156	Jernstang	1893	Jern	Nauskjerflu
126	Point	158	Jernstang	1893	Jern	Nausvolfllu
127	Point	159	Jernstang	1893	Jern	Kjerringa
128	Point	160	Jernstang	1893	Jern	Moses
129	Point	161	Jernstang	1893	Jern	Gaitsjerbåen
130	Point	162	Stake s. og r.	1893	Jern	Bremsnesflua
131	Point	164	Jernstang	1893	Jern	Svorva
132	Point	163	Bølestake s.	1893	Jern	Kolbeinsflua
133	Point	165	do.s.	1893	Jern	Flatskjerboen
134	Point	0	Do.	1893	Jern	Moldvardflua
135	Point	0	Do	1893	Jern	Bos Ø for Moldvardskjer
136	Point	0	Do	1893	Jern	Jonsengrunden

Appendiks 4 – Maritime Stedsnavn

FID	Stedsnavn 1	Stednavn 2
0	*	Kråka
1	*	Kverna
2	*	Ramngapet
3	*	Tufta
4	*	Seivågen
5	*	Oloverskjæra
6	*	Ramn fjorden
7	*	Kobbvika
8	*	Seivågen
9	*	Galtøyan
10	*	Kobbvika
11	*	Galten
12	*	Gjengstøa
13	*	Storrøssøya
14	*	Brakan
15	*	Hesteskjæret
16	*	Tennskjæret
17	*	Reip-
18	*	Stavneset
19	*	Fluskjæret
20	*	Tjørnøyholmen
21	*	Tjørnøya
22	*	Gjengstøholmen
23	*	Teistholmen
24	*	Purkholmen
25	*	Hestvikholman
26	*	Aktenskjæra
27	*	Hendpurka
28	*	Hansholmen
29	*	Vardøya
30	*	Hattan
31	*	Høyåla
32	*	Draget
33	*	Sleipskjæret
34	*	Oksaskjæret
35	*	Hummarskjæret
36	*	Mannskjæra
37	*	Håholmen
38	*	Trollbåten
39	*	Fånytta
40	*	Seiskjæret
41	*	Kråkholmen
42	*	Eldhusøya
43	*	Roholmen
44	*	Notneset
45	*	Kiperneet
46	*	Midtfjordsfallet
47	*	Litlsvortna
48	*	Storsvortna
49	*	Litlskjelbreida
50	*	Storskjelbreida
51	*	Jakopan
52	*	Midtfjordsfallet
53	*	Klubbtaren
54	*	Latramnen
55	*	Småramnen
56	*	Lønfallet

57	*	Austramnan
58	*	Synstrammen
59	*	Orskjæra
60	*	Sleipskjæret
61	*	Hyttån
62	*	Hakaskjæret
63	Kleppen	Kleppen
64	Austklakken	Austklakken
65	Kleivklakke	Kleivklakken
66	Kalven	Kalven
67	*	Gråskjeret
68	Fogna	Fogna
69	*	Ulåten
70	Fognflu	Fognflu
71	*	Litlvassholmen
72	*	Tennskjæret
73	*	Storvassholmen
74	Skjerbogskjer	Skjerbogskjera
er		
75	Snapane	Snapane
76	Leiskjer	Leiskjer
77	*	Fonnskaftet
78	Skjerbogskj	
79	Skjerbogskjer	Skjerbogskjerer, øvre
80	*	Skarvskjæret
81	Hørspen	Hørspen
82	*	Flatskjæret
83	*	Stabben
84	*	Følingen
85	*	Midtfjordsleia
86	*	Bjugna
87	*	Dromskjæra
88	*	Tennskjæra
89	*	Kvitholmen fyr
90	*	Breisundskjæra
91	*	Olbakken
92	*	Stoplan
93	*	Litlhauet
94	*	Kråka
95	*	Flatskjæret
96	*	Sveinskjæret
97	*	Storhauet
98	*	Kilsundet
99	*	Gjengstøa
100	*	Mannsholmen
101	*	Vevang
102	*	Berget
103	*	Smørholmen
104	Brunarøra,	inste
105	Brunarøra,	Brunarøra
106	Maljedjupet	Maljedjupet
107	Brustein	Brustein
108	Fugleleia	Fugleleia
109	Utgrunnen	Utgrunnen
110	Fuglkrakken	Fuglkrakken
111	Fuglen	Fuglen
112	Kroppen	Kroppen
113	Helbogen	Helbogen
114	Langflu	Langflu
115	Stubbflu	Stubbflu

116	Tynna	Tynna
117	Skrevelsklakk	Skrevelsklakken
118	Midtflu	Midtflu
119	Vestklakken	Vestklakken
120	Grunnklakken	Grunnklakken
121	Midtklakken	Midtklakken
122	Kristiklakke	Kristiklakken
123	Austklakken	Austklakken
124	Litleklakken	Litleklakken
125	Godklakken	Godklakken
126	Breisundskjer	Breisundskjer
127	Leifallet	Leifallet
128	Gotråsham.	Gotråshammaren
129	Farstadflua	Farstadfluene
130	Ekneskjer	Ekneskjer
131	Gylta	Gylta
132	Halvardskla	Halvardsklakken
133	Leiskjer	Leiskjer
134	Farstadfluene	Fluene
135	Godtare	Godtare
136	Seiklakkskallane	Seiklakkskallane
137	Svartoksen	Svartoksen
138	*	Eaholmen
139	Kråka	Kråka
140	Stabben	Stabben
141	Teistklubben	Teistklubben
142	Kvitingen	Kvitingen
143	Langtaren	Langtaren
144	18	
145	*	Marholmen
146	Breigrunntaren	Breigrunntaren
147	Moldvarden, l	l
148	*	Kråkholmen
149	Drågaklakken	Drågaklakken
150	Moldvarden st.	Store
151	Kusundet	Kusundet
152	Moldvarden	Moldvarden
153	Klakkedjupet	Klakkedjupet
154	*	Fjervoll
155	Skaken	Skaken
156	Skotten	Skotten
157	Litlflesa	Litlflesa
158	Storflesa	Storflesa
159	Kråkungan	Kråkungan
160	Kråka	Kråka
161	Storeålvora	Storeålvora
162	Svartskjæret	Svartskjæret
163	Korsholman	Korsholman
164	Skorflua	Skorflua
165	Svorva	Svorva
166	Oksebåsen	Oksebåsen
167	Stoplan	Stoplan
168	Hundestein	Hundesteinen
169	Hundestein	Steinen
170	Langkobbskj.	Langkobbskjæret
171	Dragan	Dragan
172	Håskjæret	Håskjæret
173	Ormtunga	Ormtunga
174	Hysskjæret	Hysskjæret
175	Småflua	Småflua

176	Kolbeinflua	Kolbeinflua
177	Midtfjordskj.	Midtfjordskjæret
178	Hanholman	Hanholman
179	Rota	Rota
180	Solholmen	Solholmen
181	Skutholmen	Skutholmen
182	Notholmen	Notholmen
183	Kringsleia	Kringsleia
184	Bardan	Bardan
185	Bruskjæra	Bruskjæra
186	Dragan	Dragan
187	Budadjupet	Budadjupet
188	Lyroddan	Lyroddan
189	Stoppelskj.	Stoppelskjæra
190	Oddan	Oddan
191	Oddan	Oddan
192	Oddan	Oddan
193	*	Straumsholmen
194	Dubla	Dubla
195	Slantrane	Slantrane
196	Sjøskorpa	Sjøskorpa
197	Landego	Landego
198	Sandsen	Sandsen
199	*	Treflesa
200	*	Rundskjelingen
201	*	Fausken
202	*	Sørskjellingen
203	*	Flatskjelingen
204	Skipsflutare	Skipsflutarenn
205	Skipsflu	Skipsflu
206	Svartskjer	Svartskjer
207	Selbjørnan	Selbjørnan
208	Skutsanden	Skutsanden
209	Vikan	Vikan
210	Skomakeren	Skomakeren
211	Skomakerbåen	Skomakerbåen
212	Ambjørn	Ambjørn
213	Gylta	Gylta
214	Brygga	Brygga
215	Kråka	Kråka
216	Kariflu	Kariflu
217	Spanjorflua	Spanjorflua
218	Svartskjera	Svartskjeran
219	Daumannsflu	Daumannsflu
220	Havnsnaget	Havnsnaget
221	Kalvskjeret	Kalvskjeret
222	Storsekkfluan	Storsekkfluan
223	Nordpolsunet	Nordpolsund
224	Grima	Grima
225	Skinnbroka	Skinnbroka
226	Gaupsundet	Gaupsundet
227	Hollandaren	Hollandaren
228	Naustskjerflu	Naustskjerflu
229	Naustvollflua	Naustvollflua
230	Kjerringa	Kjerringa
231	Moses	Moses
232	Galtskjerbåen	Galtskjerbåen
233	Bremsnesflu	Bremsnesflua
234	*	Kristiansund
235	*	Vevang

236	Bud	Bud
237	Russen	Russen
238	Korsholmen	Korsholmen